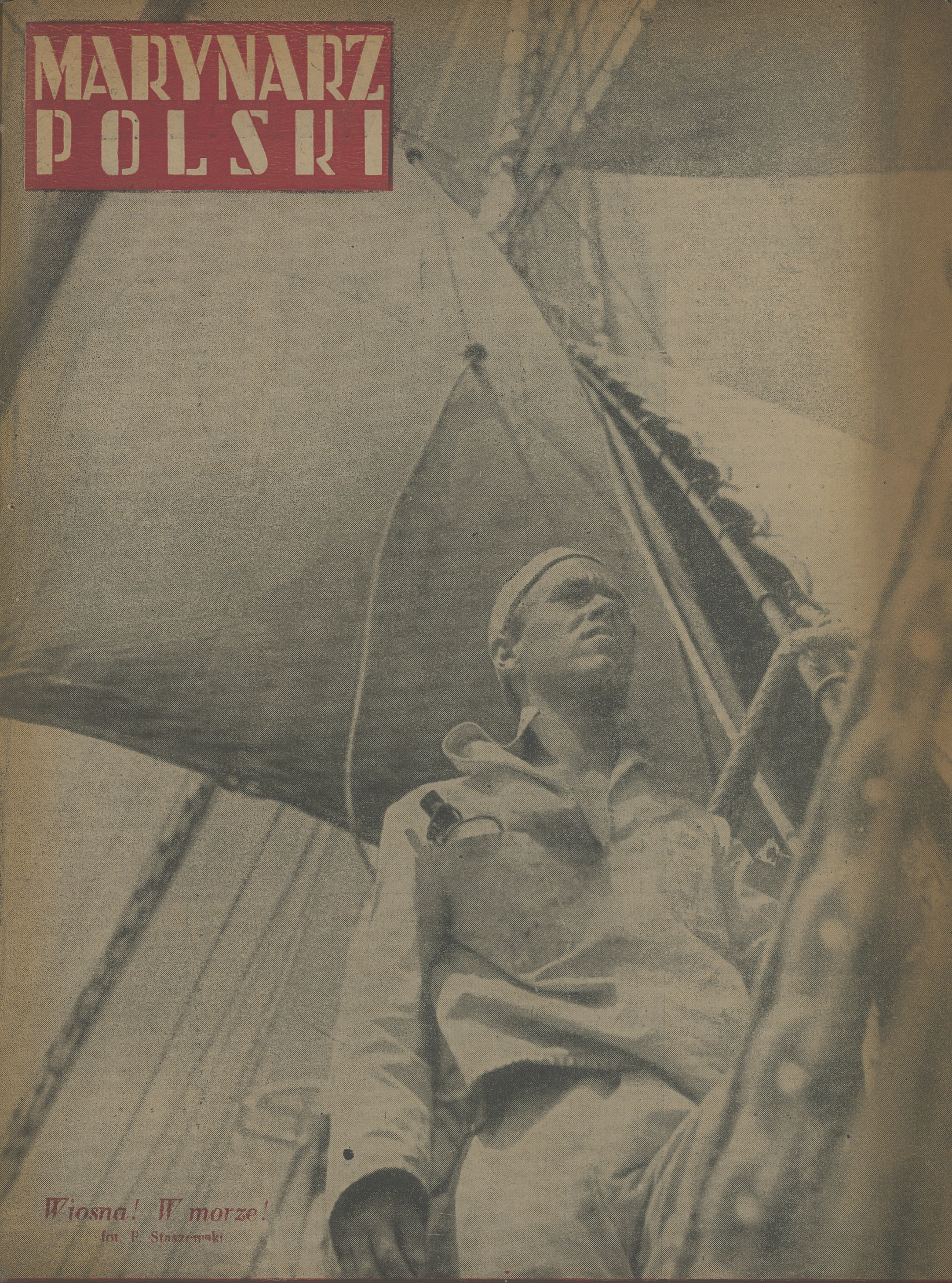
MARYNARZ POLSKI



Wiosna! W morze!
fot. F. Staszewski

ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ
ROK II. Gdynia, 1 – 15 kwietnia 1947 r.
CENA zł. 20 — Nr. 16

Dziś w numerze: Radar czuwa na morzu



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Z wiosną bywa nieraz podobnie jak z komornikiem: przychodzi wtedy, kiedy się najmniej spodziewamy. Nagłe ocieplenie wywołało katastrofę powodzi o niebywałych rozmiarach.

Nie wszystko zresztą można przewidzieć z góry, zwłaszcza że i góry bywają rozmaite. Na redzie portu gdańskiego pojawiła się góra lodowa, utworzona ze spiętrzonej kry. Długość jej wynosiła około 40 metrów, a wysokość ok. 8 metrów. Pojawienie się tego rodzaju góry na naszych wodach, było dotąd rzeczą niespotykaną i dlatego też jej ukazanie się spotkało się z wielkim zainteresowaniem.

* * *

Ryby z tegorocznego połowu spotkają się prawdopodobnie z bardzo chłodnym przyjęciem. Będzie to wynikiem otrzymania w ramach dostaw UNRRA szeregu urządzeń technicznych dla naszych chłodni rybnych. Dobre wyposażenie naszych chłodni jest tym bardziej palącą sprawą, że tegoroczne połowy zapowiadają się imponująco. Według zakreślonego planu, w tym roku w sieciach naszych rybaków znajdzie się około 36 000 ton ryb morskich, nie licząc wielorybów, los których jest jeszcze o tyle niewyjaśniony, że wielorybnictwo polskie znajduje się obecnie w stadium organizacji.

* * *

Różnica między statkiem, a jego załogą polega m. in. i na tym, że załogę podnosi się na duchu wtedy kiedy jest „wypompowana”, a statek wypompowuje się wtedy, kiedy jest podnoszony. Statku przy tym nie podnosi się na duchu, a przy pomocy zgoła innych urządzeń.

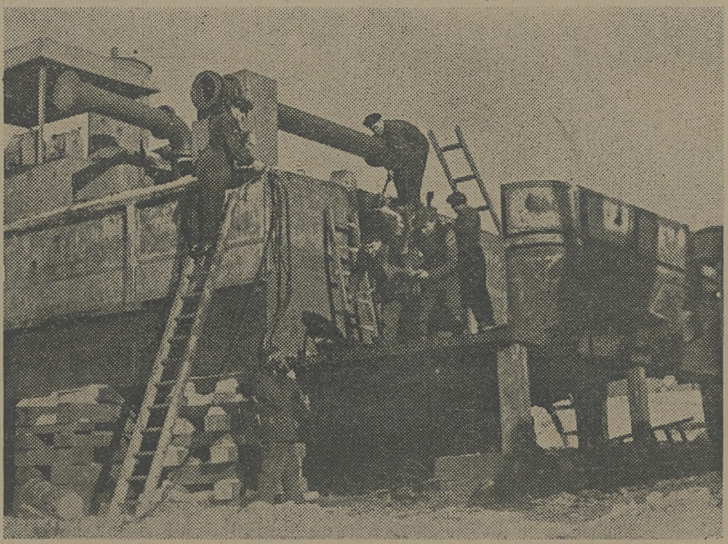
Prace przy podnoszeniu szwedzkiego statku „Maria Gorthon”, który swego czasu zatonął w gdyńskim awanporcie, dobiegają końca. Został on już podniesiony i przyholowany do jednego z nabrzeży. Po dokonaniu niezbędnych napraw, wyruszy on w normalny rejs do Szwecji.

* * *

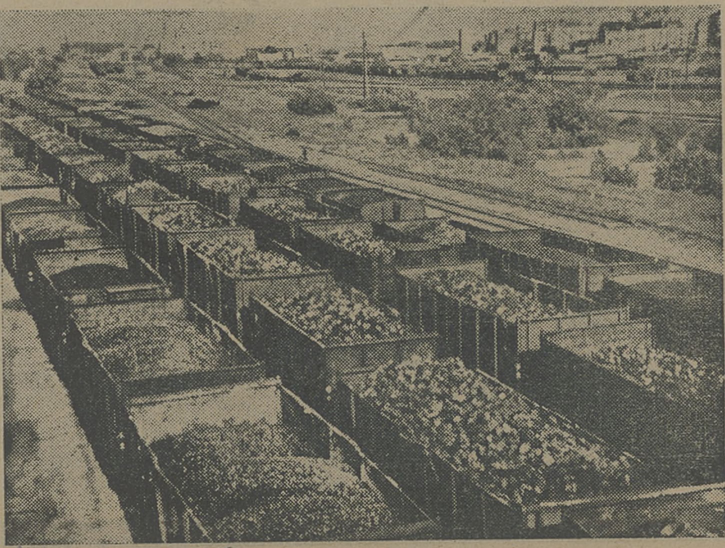
„Trzeba go wykończyć” zadecydowano w związku z kończącym się remontem szkolnego statku PCWM'u „Zew Morza”. Statek ten prawdopodobnie jeszcze w tym roku rozpocznie swą służbę podczas kursów dla młodzieży, które zorganizowane zostaną w szeregu portów rybackich. Liczne zgłoszenia napływające już w chwili obecnej, są dowodem rosnącego wciąż zainteresowania młodzieży sprawami morza.



Katastrofa powodzi, która nawiedziła cały Kraj, nie oszczędziła także i Wybrzeża. Oto dwa fragmenty przedmieść Gdańska, zalanych wodą.



Po zimowym letargu stocznie w Elblągu przebudziły się do intensywnej pracy. Na zdjęciu: robotnicy stoczni elbląskiej zajęci remontem dragi ssącej.



Wraz z nadejściem wiosny znów ruszają z Gdyni w świat „czarne diamenty” polskiego Śląska.

Młodzież, która bardziej jest zainteresowana sprawami budownictwa okrętowego, będzie miała możność kształcenia się w gimnazjum, zorganizowanym przy stoczni Nr. 2 w Gdańsku.

* * *

Zdolność produkcyjna gdańskiej fabryki lin stalowych dla statków wyniosła ostatnio 60 ton w stosunku miesięcznym. W najbliższym czasie po otrzymaniu odpowiedniego surowca rozpocznie się również produkcja lin, stosowanych także w rybołówstwie morskim.

Dzięki dużej ilości wyprodukowanych lin podobno będzie znacznie łatwiej wiązać koniec z końcem.

* * *

Między sleepem, a sleepingiem jest m. in. i ta różnica, że o ile w sleepingu można wygodnie się samemu wyciągnąć, o tyle sleep służy wyłącznie do wyciągu statków.

Z inicjatywy (bynajmniej nie prywatnej) Gen. Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego, BOP projektuje urządzenie stoczni i sleepu w porcie rybackim Władysławowie. Pozwoli to na dokonywanie doraźnych napraw taboru rybackiego znajdującego się na półwyspie Helskim, a jednocześnie odciąży wyciągi statkowe w Gdyni i Gdańsku.

* * *

„Mierz siły na zamiary, nie zamiar podług sił” — Właściwie zaś trzeba mierzyć i siły i zamiary, — tak właśnie, jak to robi Wydział Pomiarów przy Gdańskim Urzędzie Wojewódzkim, który, słusznie uważając, że prace pomiarowe są podstawą Odbudowy Wybrzeża, nawiązał ścisły kontakt z zainteresowanymi instytucjami, celem skoordynowania i sharmonizowania prac w roku 1947.

* * *

Tylko za czasów niemieckich słowo „obóz” było symbolem piekła. Obecnie letnie obozy wypoczynkowe są nieraz marzeniem tysięcznych rzesz młodzieży, zwłaszcza jeśli obozy takie organizowane są na terenach przymorskich. W roku bieżącym na terenach tych powstanie osiem nowych obozów.

* * *

Jeśli morza nie można zbliżyć do młodzieży — to trzeba młodzież zbliżyć do morza. Wojewódzki Urząd WF i PW przygotowuje w roku bieżącym kursy żeglarskie (wyraźnie: nie żyglarskie lecz żeglarskie), które zostaną zorganizowane w Jastarni. Kursy te obejmą trzy turnusy, a program zajęć teoretycznych, da młodzieży w wieku do 18 lat możność poznania budowy jachtów, zasad nawigacji, meteorologii, olinowania, żaglowania itp.

MARYNARZ POLSKI

Rok II. Nr. 16

Gdynia, 1—15 kwietnia 1947 r.

Treść numeru:

Z okazji Świąt Wielkanocnych

najlepsze życzenia CZYTELNIKOM śle

Redakcja „Marynarza Polskiego"

W rocznicę wyzwolenia Wybrzeża

W dniu 7 kwietnia 1945 roku czołgiści z Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte meldowali Naczelnemu Dowódcy Wojska Polskiego:

Oksywie zostało zdobyte.

Zdobyli je żołnierze Odrodzonego Wojska Polskiego, czołgiści Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte, walcząc u boku żołnierzy radzieckich, mszcząc bohaterskich obrońców Wybrzeża z września 1939 roku.

Zdobyli je — nie jako jedyną — lecz jako jedną z naszych baz morskich na Bałtyku.

Elbląg, Kołobrzeg, Gdańsk i Gdynia były już wolne; los niemieckiej obrony Szczecina był przesądzony.

Wizja Polski o szerokim, historycznym dostępie do morza stawała się rzeczywistością.

Wróciliśmy nad Bałtyk, by tu trwać już na zawsze.

W drugą rocznicę wyzwolenia Wybrzeża, w obliczu wielkich osiągnięć w dziedzinie odbudowy i rozbudowy naszej Marynarki Wojennej, Marynarki Handlowej, w dziele odbudowy naszych portów i całego Wybrzeża od Elbląga po Szczecin — pewni jesteśmy, że potrafiliśmy nie tylko rozjaśnić i odrodzić polską myśl morską, lecz potrafimy też myśl tę konsekwentnie urzeczywistniać.

Składamy dziś hołd pamięci Tych, którzy w obronie Wybrzeża i w walkach o jego wyzwolenie krew swoją ofiarnie przelali. Składamy hołd pamięci marynarzy, poległych za Polskę na wszystkich wodach świata.

Marynarzy - tułaczy wzywamy:

Wracajcie do Kraju! Stańcie w naszych szeregach, by wspólnie z nami tworzyć świetlaną przyszłość Narodu, by w trudzie dnia codziennego wznosić niezniszczalny gmach Nowej Polski — Polski Ludowej — Polski Morskiej.

ŚMIERĆ BOHATERA



Dnia 28 marca 1947 r., zginął śmiercią żołnierza od skrytobójczych kul faszystów ukraińskich — w czasie pełnienia obowiązków służbowych

generał broni

Wiceminister

OBRONY NARODOWEJ

Karol Świerczewski

Poległ bohater walk o niepodległość Polski, walk z faszyzmem hiszpańskim i niemieckim, bohater z nad Ebro i Nysy Łużyckiej, niezłomny żołnierz POLSKI LUDOWEJ

Cześć Jego pamięci!

Wynik Konkursu-Ankiety p.n.

„CO PRAGNĘ WIDZIEĆ w „Marynarzu Polskim"

Dobrze się stało drodzy Czytelnicy, że ogłosiliśmy tę ankietę. Nieodzownym jest bowiem ściślejszy kontakt pisma z Czytelnikiem. „Marynarz Polski" nie jest „inicjatywą prywatną" i ma służyć nie tylko garstce ludzi tj. tylko braci marynarskiej. Naród polski, a przede wszystkim cała młodzież winna w sobie krzewić zapał do morza, jako że przyszłość naszego kraju bezwzględnie leży w umiejętnym zagospodarowaniu zarówno Ziem Odzyskanych, jak i wykorzystaniu wszystkich portów ojczystych.

Otrzymaliśmy kilkaset odpowiedzi, świadczących niezbicie, jak bliskim przyjacielem Czytelnika stało się nasze pismo.

Ograniczone miejsce zmusza nas do krótkiego omówienia listów.

Czytelnik, mjr. T. TWAROGOWSKI z Łodzi ...„na przestrzeni dotychczasowych numerów „Marynarza" zauważyłem nieznaczne zainteresowanie pisma zagadnieniami geopolitycznymi w ich aspekcie morskim (np. Szczecin — linia Odry i Nysy Łużyckiej, Polska — państwem morskim, etc.), oraz zbyt skromny dział sprawozdawczy (recenzje i omówienia fachowej literatury własnej i obcej)".

Mjr. Twarogowski proponuje wprowadzenie działów: 1. wyszkoleniowego (ze względu na olbrzymie przeobrażenia w technice, taktyce i organizacji marynarki woj.). 2) Operacyjno-historycznego z II-giej wojny światowej, 3) Taktycznego, z uwzględnieniem współdziałania z lotnictwem i wojskami lądowymi, 4) Działu obcej myśli morskiej z szczególnym uwzględnieniem zdobyczy technicznych (radar, radiolokacja, energia atomowa), 5) Historycznego z zakresu dziejów polskiej Marynarki (Kaprowie, Jan z Kolna, Arciszewski, etc), 6) Wojskowe słownictwo morskie (terminologia).

Mar. S. LEWICKI z GDYNI stawia zarzut, że za mało poruszanych jest w „M. P." kwestii morsko - naukowych (fauna - flora, hydrografia, geografia brzegów, opisy i plany portów, kanałów, cieśnin i wysp). Proponuje dział statystyczny (w formie encyklopedycznej).

Ob. PIĄTAK W. z Gdańska zobrazował dla syntezy oblicze przedwojennego miesięcznika „Morze". „Gdyby nie stuprocentowa pewność, że kraj nasz miał dostęp do morza, a w narodzie naszym żyło i żyje morze tradycją, przechodzącą z pokolenia na pokolenie, gotów byłbym sądzić, że morze to coś bardzo od nas odległego, czego można szukać wśród wysp hawajskich, lub japońskich, czy też przy brzegach obu Ameryk, lub Afryki, — nigdy zaś przy naszej północnej granicy... Dziwimy się światu, że dość często wierzył niemieckiej nauce stosowanej, szczególnie w kwestii naszych praw do morza i Pomorza. Czy nie zawiniliśmy tutaj my sami? Czy nie lepiej byłoby, gdyby „Morze" zamiast o japońskich okrętach, zamieściło jakiś artykuł o naszych dziadach z wyspy Rugii?..."

Przechodząc z kolei do roli, jaką pełni obecnie „Marynarz Polski", ob. Piątak uważa, że należy w nim rozbudować działy, traktujące o naszej pracy dla morza, o naszej walce o morze na przestrzeni wieków. „O wszystkim, czego nie zdążył zatrzeć czas, o każdej kropli wody, z którą mieszała się polska krew, powinna się znaleźć wzmianka. Roczniki „Marynarza" winny się stać drogą sercu Polaka księgą o wczoraj — dziś i jutrze Polski walczącej o Bałtyk!"

A oto kobiecy głos. — Ob. HALINA CIEŚLAKOWSKA z Oliwy, która ze skruchą przyznaje, że mieszka już przeszło rok na Wybrzeżu, a o polskiej marynarce wie tylko tyle, co z książki Fiedlera „Dziękuję ci kapitanie". Mimo to..., „mam szalenie dużo sentymentu dla Polskiej Marynarki Wojennej, młodej i, bądźmy szczerzy, niezupełnie docenianej przed wojną przez ogół społeczeństwa. A przecież Marynarka ta pokazała całemu światu, że dzielnością nie ustępuje ona marynarce brytyjskiej. Lecz społeczeństwo, które już poznało wartość floty, pozostało nadal nieświadome jej siły, ilości i jakości jednostek, oraz po części jej pięknej przeszłości bojowej... Chcę widzieć w „Marynarzu" jak najwięcej fachowych artykułów o statkach i okrętach. Pismo to winno nauczyć nas cenić Marynarkę Wojenną i kochać ją... Co do formatu, to sądzę, że nie odgrywa on większej roli. Na pismo należy patrzeć jak na człowieka: ważna jest treść w nim zawarta, a nie jego szata zewnętrzna".

Ob. JAN SUCHECKI z Wrzeszcza — proponuje utworzenie działu p. t. „Złożone ofiary na budowę okrętu szkolnego „Marynarz Polski". Chodzi o znaną przed wojną akcję zbiórek pieniężnych społeczeństwa na budowę, wzgl. zakup okrętu szkolnego. „Trzeba wziąć pod uwagę — pisze ob. Suchecki — że właśnie w mozolny sposób zbierane ofiary, podwyższają wartość takiego okrętu, gdyż składać się on będzie z serc wszystkich miłujących morze Polaków".

Ob. ŁOJEK JERZY wysuwa propozycje: 1) Zamieszczenia nowego, stałego działu, „Jednostki Polskiej Marynarki Wojennej". Byłyby to charakterystyki OORP., opisy ich działań w czasie wojny, wraz z fotografią okrętu. W Polsce obecnie bardzo mało pisze się o działalności Polskiej Marynarki Wojennej w czasie wojny (nie bardzo zgadzamy się z takim twierdzeniem uw. Red.).

W dalszym ciągu ob. Łojek pisze: „Marynarz Polski" prawie zupełnie nie zamieszcza konkursów. I to trzeba zmienić! Prosimy o konkursy!!! — Pragnęlibyśmy zobaczyć wreszcie w „Marynarzu" powieść morską (w odcinkach).

Ob. MUCHA CZESŁAW chciałby widzieć w „Marynarzu" m. in. dział mający charakter „encyklopedii morskiej" zawierającej „wszystkie neologizmy powstałe w tej wojnie... terminy z polityki ekonomicznej, kultury i sztuki, handlu morskiego, budownictwa morskiego, broni morskiej i wiele innych". W związku z tym projektem, chcieliśmy podać do wiadomości, że o podobnym dziale myśleliśmy już, jednak pracę tę — wobec dużych trudności — można będzie zrealizować dopiero po dłuższym okresie czasu, po zebraniu odpowiednich materiałów.

Inne uwagi ob. Muchy dotyczą rozszerzenia działu historycznego i umieszczania charakterystyk poszczególnych jednostek Marynarki Wojennej i Handlowej.

List mata S. RADKOWSKIEGO (jedn. wojsk. 4934) przytaczamy w dosłownym brzmieniu: „Kochana Redakcjo! Masz takie piękne imię i tak bardzo jesteś wymagająca! Co chciałbym widzieć w Twoim jedynaku — „Marynarzu Polskim"? Słuchaj, o rozkoszna: 1) Więcej wspomnień z walk ostatniej wojny, przeżyć, opowiadań, nowel marynistycznych. 2) Więcej artykułów popularno - fachowych z dziedziny morskiej. — Widzisz kochana, przyznam ci się, że sam jestem marynarzem i chciałbym widzieć w Twoim „Marynarzu" dobrego kolegę, miłego towarzysza i jednocześnie chłopca, mogącego pomóc mi w pogłębieniu wiedzy fachowej. — Czekam na odpowiedź z Twych pięknych ust..."

Odpowiedź z „pięknych ust" brzmi: postaramy się, aby te postulaty były w miarę możności realizowane.

Jak wynika z treści pozostałych projektów, Czytelnicy pragnęliby poszerzenia już istniejących działów, wzgl. wprowadzenia nowych. Uwagi te dotyczą: 1) Modelarstwa, 2) Portów Polski i świata, 3) Kącika technicznego, 4) Reportaży z rejsów naszych statków, 5) Opisów poszczególnych części okrętu, 6) Najważniejszych odkryć świata, 7) Wiadomości z zakresu nawigacji, astronomii, locji i przepisów morskich, 8) Aktualnego stanu światowej floty wojennej i handlowej, 9) technicznych urządzeń portowych etc. Niektóre z projektów nie mogą być zrealizowane, ze względu na charakter naszego pisma. (poezja, skrzynka poszukiwania rodzin, fotoreportaże z wydarzeń nie morskich i in.).

Już kilka przytoczonych powyżej fragmentów nadesłanych listów dość dobitnie wskazuje na szerokie zainteresowania naszych Czytelników. Idealnym wyjściem z sytuacji byłoby zaspokojenie wszystkich, stosownie do ich własnych postulatów. Wobec tego jednak, że jednoczesna realizacja wszystkich projektów byłaby niemożliwa, Redakcja dołoży wszelkich starań, aby tak poszczególne uwagi, jak i projekty natury ogólniejszej już od bieżącego numeru „M. P." stopniowo były urzeczywistniane.

Jednocześnie Redakcja wyraża na tym miejscu serdeczne podziękowanie wszystkim Czytelnikom, którzy wzięli udział w pierwszej Ankiecie „Marynarza Polskiego" i dali tym samym dowód swego wielkiego zainteresowania naszym pismem.

Po dokładnym przestudiowaniu nadesłanych odpowiedzi, jury konkursowe doszło do wniosku, że wprawdzie ustalona została uprzednio kolejność nagród dla biorących udział w Ankiecie, jednakże zbyt wiele trudności przedstawiałaby klasyfikacja wyróżnionych. Postanowiono zatem rozdzielić nagrody WŚRÓD WYBRANYCH 10-CIU ODPOWIEDZI. Nagrody otrzymują:

ROCZNĄ PRENUMERATĘ „MARYNARZA POLSKIEGO" — Jerzy Łojek, Warszawa, N. Świat 28 m. 20.

ROCZNĄ PRENUMERATĘ „PRZEGLĄDU MORSKIEGO" — Mucha Czesław, Kraków, ul. Zaleskiego 10 m. 7.

KSIĄŻKĘ „BITWA O MALTĘ" — mat Radkowski, Gdynia 3, j. w. 4934 P. O.

KSIĄŻKĘ „OKRĘTY PODWODNE" — mjr. Twarogowski Tadeusz, Łódź, Legionów 17 m. 7.

KSIĄŻKĘ „BIAŁA FOKA" — Piątak Wincenty, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Batorego 26.

KSIĄŻKĘ „RYBY ŚPIEWAJĄ W UKAJALI" — Cieślikowska Halina, Oliwa, ul. Żołnierek 4 m. 8.

KSIĄŻKĘ „WIELKIE DNI MAŁEJ FLOTY" — Dobrowolski Władysław, Poznań, ul. Szamotulska 7.

KSIĄŻKĘ „POD POLSKĄ BANDERĄ WOJENNĄ" — mar. Lewicki, Gdynia 3, j. w. 4934 P. O.

KWARTALNĄ PRENUMERATĘ „MARYNARZA POLSKIEGO" — Drapiński Lech, Mszana Dolna, ul. Piłsudskiego.

EGZEMPLARZ „PRZEGLĄDU MORSKIEGO" — Suchecki Jan, Wrzeszcz, ul. Libermana 19 m. 3.

Nagrody zostały już wysłane pocztą.

OŚMW

OFICERSKA SZKOŁA MARYNARKI WOJENNEJ

w GDYNI

Młodzi chłopcy w granatowych mundurach ze złotymi emblematami na czapkach i paskami na rękawach, już od rana uwijają się po wzgórzach tworzących obramowanie portu wojennego. To kursanci Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej odbywają ćwiczenia poranne. Od kilku miesięcy szkolą się na oficerów marynarki, zanim jednak zdobędą to zaszczytne miano, jeszcze wiele czasu i potu upłynie. Tak obszerna jest wiedza morska i tyle jest w służbie marynarskiej specjalności, że naprawdę trzeba wiele wysiłku i pracy poświęcić, by to wszystko przyswoić.

Mając często poza sobą twardą szkołę frontową łatwiej opanowują trudne arkana służby morskiej.

Oto na jednym ze wzgórz stoi dwuch kursantów. Flagi sygnalizacyjne, trzymane przez jednego z nich, biegają szybko to w lewo to w górę, to znów w prawo, nadając alfabetem Semafora meldunek do kolegi, stojącego na przeciwległym pagórku. Z kolei następuje odpowiedź i teraz drugi z kursantów za pomocą lornetki odczytuje znaki, nadawane z pokaźnej odległości. Tylko z rzadka kilka szybkich ruchów flagi przerywa meldunek, sygnalizując pomyłkę, jednak z każdym dniem sygnalizacja idzie coraz sprawniej u tych młodych adeptów morza.

Trudno nadążyć myślą za szybkim ruchem flag, nadających meldunek... a tam w dole, w przystani portu wojennego, tak szybko i zwiewnie furkocą na pokładach płynących okrętów flagi sygnalizacyjne w rękach starych wilków.

To też cieszą się kursanci, gdy w godzinach musztry mogą wykazać się swą wysoką sprawnością, bo przecież mają niejedno takie ćwiczenie poza sobą. Chwyt „na ramię broń" wykonują szybko i sprawnie: tylko jeden mocny stuk rąk o kolby przerywa ciszę zbiórki.

W kilka minut później ci sami młodzi chłopcy siedzą już w sali, słuchając w skupieniu wykładu. Oficer-wykładowca wyjaśnia właśnie ciekawe i trudne zarazem zadania nawigacji. Kursanci notują pilnie wykład... Jeszcze przed dwoma laty siedzieli w okopach, tuż pod linią niemiecką, lub walczyli z nieprzyjacielem na morzach świata. Dziś tylko krzyże na piersiach mówią o tych pamiętnych dniach zwycięstwa...

Gdy słońce skryje się za pasmo wzgórz tonąc w morzu, przyszli oficerowie Marynarki (wielu z nich już posiada stopień oficerski z piechoty) gromadzą się w świetlicy przy pismach, książkach i grach.

Tylko szczęśliwcom udaje się wyjść na miasto „na przepustkę", i to tylko na parę godzin, gdyż na capstrzyk już cały piękny gmach Szkoły skryty wśród wzgórz, tonie w ciemności. Młodzi kursanci śpią, by jutro z nowym zapałem i zasobem sił rozpocząć, pełen ćwiczeń i zajęć, dzień.

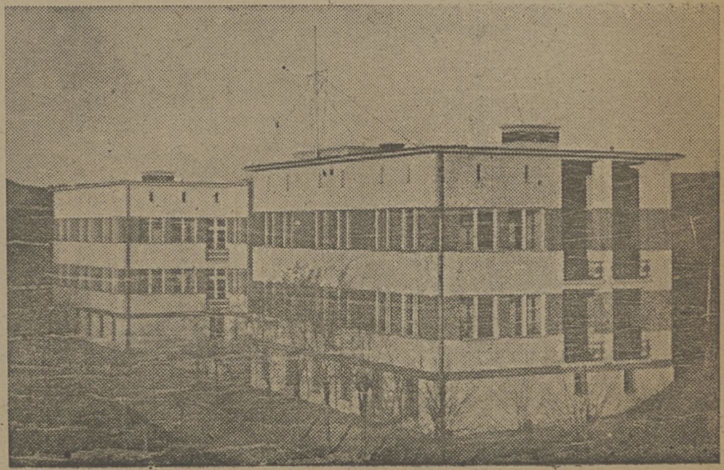
J. Wójcicki, ppor.















Według starej i zupełnie słusznej zasady, oglądanie portu powinno zaczynać się od strony morza. Nie zawsze jednak jest to możliwe. W drugiej połowie marca — nie tylko baseny i kanał w Kołobrzegu, ale jeszcze cały Bałtyk pokrywała gruba warstwa kry lodowej. Nawet ze szczytu latarni morskiej, nie można było dojrzeć wolnej od lodu powierzchni morza.

Takie zimy nie zdarzają się zbyt często i co za tym idzie, nie mogliśmy zaobserwować „portu tętniącego pracą". Kra była jeszcze tak wielka, że o żadnym ruchu na kanale nie mogło być mowy. Kilka kutrów przycumowanych u nadbrzeża, samotny ścigacz i spacerujący obok marynarz wskazywało, że jednak obecny zastój jest tylko przejściowym okresem.

Jakiś przejęty swą funkcją marynarz, obserwator z latarni morskiej, starał się nam wytłumaczyć zawiłe prognozy meteorologiczne, przepowiadając na przyszły tydzień zmianę pogody.

Ze szczytu latarni roztacza się wspaniały widok na port i miasto.

Miasto zniszczone jest w 82%. Chociaż ulice nie zaściela już gruz zwalonych domów i rozbite czołgi nie tarasują drogi, to jednak osmalone pożarem ruiny nieprędko jeszcze znikną z Kołobrzegu. Według koncepcyj urbanistycznych, nowy Kołobrzeg ma się przenieść na wschód od dzisiejszego centrum, czyli, że prace skierowane w kierunku odbudowy, nie byłyby uzależnione od rozbiórki gruzów.

Ze względu na zniszczenia, część mieszkańców i niektóre urzędy mieszczą się dotąd w położonym nieopodal Karlinie. Mimo to, Kołobrzeg pochwalić się już może szeregiem odremontowanych domów, ośrodkami spółdzielczymi i wystarczającą dla potrzeb dotychczasowej liczby mieszkańców — ilością

Na zdjęciu obok:

Punkt obserwacyjny na latarni morskiej. Marynarz przy lornecie nożycowej.

sklepów, składów i warsztatów. Miasto posiada szkołę powszechną i czteroklasowe gimnazjum, a kursujący regularnie pociąg zawozi nas na ten sam dworzec, który dwa lata temu był jednym z ogniw zażartych bojów. Dziś — na próżno szukalibyśmy na nim śladów tych walk.

„Ojcowie miasta" pokładają duże nadzieje w sezonie letnim. Kołobrzeg bowiem słynął zawsze jako miejscowość kuracyjna, gdzie corocznie bawiło około 12.000 samych gości zagranicznych. Już w tym roku, latem, oddana ma zostać do użytku publicznego, odremontowana część zakładów uzdrowiskowych. Według statystyk meteorologicznych Kołobrzeg posiada największą ilość dni pełnego nasłonecznienia, w porównaniu z innymi uzdrowiskami nadbrzeżnymi. Obserwowane w innych miejscowościach ochłodzenie wieczorne, w Kołobrzegu nie daje się prawie zauważyć — i dlatego, stanowiący jedną z osobliwości — park wysokopienny, ciągnący się wzdłuż całego nadbrzeża, do późnych godzin będzie na pewno cieszył się popularnością wśród kuracyjnych romantyków.

Zwiedziwszy Kołobrzeg, powinno się normalnie wsiąść na statek, który oddałby trzykrotny sygnał syreną, odbił od nadbrzeża i wysunął się poza obręb kanału, mijając elewatory, stocznie, pochylone kratownice dźwigów i wreszcie cyple daleko w morze wysuniętych łamaczy fal... Ale niestety!... Trzeba poczekać aż się ociepli.

Zdając się całkowicie w swych nadziejach na przepowiednie marynarza z kołobrzeskiej latarni, podążamy na dworzec kolejowy, aby zająć miejsce w przedziale pociągu odchodzącego do Białogrodu...

„Vale", Kołobrzeg! Do zobaczenia niedługo, ale już od strony plaż i nadbrzeży!

S. Sierecki.





Na zdjęciach:
Latarnia morska — pomnik ku czci poległych polskich i radzieckich żołnierzy.

Zamarznięty kanał portowy (zdjęcie z marca b. r.)

Udział floty handlowej

w drugiej wojnie światowej

Napisał:

Józef Modrzejewski

Źródła: U.S.I.S.

Przeważna część publikacji, odnoszących się do działań bojowych w okresie drugiego starcia narodów, zajmuje się ostatecznymi rezultatami planów zaprojektowanych przez poszczególne sztaby generalne.

Stosunkowo bardzo mała ilość wydawnictw traktuje o przygotowaniach i fazach wstępnych operacji, jako, że są one niewątpliwie mniej błyskotliwe i emocjonujące. Takie postawienie sprawy skłania dużą część czytelników fachowych czy niefachowych do wysnuwania niekiedy bardzo powierzchownych, lub zbyt stanowczych wniosków.

Najczęściej w takich wypadkach pada ofiarą flota handlowa, co do której komunikaty wojenne wywołały sugestię raczej negatywną. Ogłaszanie przesadzonych cyfr zatopionego tonażu przeciwnika i pomijanie z drugiej strony pozytywnych osiągnięć statków transportowych spowodować musiały lekceważenie i wytworzenie fałszywego obrazu.

Tymczasem rola floty handlowej nie tylko w wojnie morskiej, ale lądowej i powietrznej jest olbrzymia, o ile nawet nie decydująca. Chodzi tutaj o tysiące rejsów w pojedynkę lub pod konwojem, o gigantyczne wprost przerzucanie ludzi i sprzętu wojskowego do najodleglejszych zakątków świata. Chodzi dalej o podtrzymywanie frontów morskich, lądowych i powietrznych w ciągu miesięcy i lat wobec zorganizowanych sieci baz przeciwnika. Chodzi wreszcie o powodzenie w wojnie materiałowej, która miała podważyć „morale" żołnierzy „osi" i przyczynić się do zaoszczędzenia daleko kosztowniejszych i nie do zastąpienia ofiar w ludziach.

Statki handlowe tonęły oczywiście na szlakach morskich. Były tragedie i katastrofy, które podniecały zwłaszcza sfanatyzowane tłumy niemieckie, włoskie i japońskie, były jednak i przykłady cichego bohaterstwa i samozaparcia się marynarzy „handlowych".

Statki z natury rzeczy są wrażliwe na działania wojenne. Sama ich konstrukcja i mniejsze zalety nawigacyjne stawiają je od razu w pozycji niezbyt korzystnej.

To też nikt nie ukrywa dzisiaj swych strat, a każdy głośno mówi o programach nowych budowli zastępczych.

Czytelnik polski jest może w gorszej sytuacji od innych, jeśli chodzi o wysokość tych strat, gdyż przez pięć lat pozostawał pod wrażeniem prasowej, filmowej i radiowej propagandy niemieckiej. Dlatego najpierw będzie celowym wymienić oficjalne cyfry w ślad za „Sveriges Flotta Treudden" (nr. 12/1946) i wykazać, że ofiary były w ostatniej wojnie wybitnie obustronne. Niemcy, Włosi i Japończycy zostali zmuszeni do rozciągnięcia się na szerokich obszarach, a co za tym idzie do pełnego wykorzystania swego taboru handlowego. Pod tym względem druga wojna światowa jest różna od pierwszej.

Najpierw więc straty „osi": Japonia — 7 590 000 ton brutto, Niemcy — 3 500 000 ton brutto, Włochy — 2 835 000 ton brutto.

W sumie, floty handlowe państw, które chwaliły się osiągnięciami w zakresie zwalczania żeglugi sprzymierzonej wyniosły prawie czternaście milionów ton.

Jeżeli chodzi o głównego wroga statków faszystowskich to były nim amerykańskie i angielskie okręty podwodne (sic!), później siły nawodne; a w końcu lotnictwo. Admirał Ernest King podaje, że w odniesieniu strat samej japońskiej floty handlowej 63% przypada na flotę podwodną, reszta na kombinowane działania floty nawodnej i lotnictwa.

Bylibyśmy jednak niekonsekwentni podając same straty. Dlatego przytoczę dane z efektów włoskiej floty handlowej. Od 1 października 1937 r. do 1 stycznia 1941 r. przewieziono do Libii: 14 000 oficerów, 327 000 żołnierzy, 1924 działa wszystkich kalibrów, 15 386 karabinów maszynowych, 11 milionów pocisków armatnich, 1344 miliardów pocisków do broni ręcznej, 127 000 ton materiałów pionierskich, 24 000 ton mundurów i rynsztunków, 779 wozów pancernych, 9 585 przyczepek do samochodów ciężarowych i 4800 samych samochodów ciężarowych...

Z Sycylii Niemcy odtransportowali: 17 000 ton amunicji, żywności i podobnych zapasów, 9600 pojazdów, 100 dział, 47 czołgów, 35 000 żołnierzy oraz 4500 rannych.

Floty handlowe pozwoliły faszystom przeciągnąć wojnę — to fakt niewątpliwy, ale nie zdołały przewieźć tyle co jednostki sojusznicze.

Przechodząc do omówienia tych ostatnich również najpierw podam straty, potem efekty. I tak wszystkie floty handlowe państw sojuszniczych utraciły dokładnie 24 497 377 ton brutto, z czego Anglia 10 878 000 ton brutto, Stany Zjednoczone 4 209 000 ton brutto, ZSRR — 186 560 ton brutto.

I tutaj znowu jest taki sam mniej więcej stosunek procentowy, jeżeli chodzi o sprawców tych cyfr. Okręty podwodne „osi" mają udział w wysokości $^2/_3$, reszta po polowie przypada na okręty nawodne i lotnictwo.

Opanowanie sytuacji na morzach zawdzięczają sojusznicy: po pierwsze olbrzymiej produkcji stoczni amerykańskich (48 milionów ton w czasie wojny) i udoskonalonej organizacji do walki z głównymi przeciwnikami karawan statków transportowych. Floty podwodne państw „osi" siły nawodne i powietrzne w walce na szlakach konwojowych poniosły nieproporcjonalne ofiary. Jeżeli chodzi o efekty pozytywne sojuszniczych flot handlowych warto zatrzymać się dłużej nad amerykańskimi.

Na samym jedynie oceanie Spokojnym od 7. XII. 41 do dnia kapitulacji Japonii statki USA przewiozły ogółem 203 miliony ton ładunków, a cysternowce 64 miliony ton paliwa. Cyfry przewozów wzrastały z roku na rok. Mówi o tym poniższa tabelka:

rok 1942	— 44 117 000	ton
rok 1943	— 62 113 000	ton
rok 1944	— 78 553 000	ton
rok 1945	— 83 469 000	ton
razem	268 252 000	ton

Komentarze tutaj są chyba zbyteczne. Całe prowadzenie walk na wysepkach Pacyfiku było zależne od tych dowozów. Ażeby nie ograniczać się do jednego tylko teatru wojennego pozwolę sobie zacytować cyfry przewozów na wszystkie główne fronty antyfaszystowskie w samym jedynie przełomowym roku 1944.

do Anglii i Europy Zachod. —	15 mil. ton
na Pacyfik	13 mil. ton
na morze Śródziemne	8 mil. ton
do Ameryki Południowej	6 mil. ton
do Z. S. R. R.	5 mil. ton
do Indii i na Ceylon	3 mil. ton

To wszystko było zasługą transportowców towarowych i cysternowców. W tym zakresie Amerykanie uzyskali odpowiednie wyniki za pomocą seryjnej budowy nowych statków należących zaledwie do kilku typów. Najbardziej popularny i pionierski jest t. zw. „Liberty" posiadający 10 865 ton DW, szybkość 11 węzłów i zasięg dziesięciu tysięcy mil. Obok niego powstały cztery odmiany typu „C", przy czym z trzeciej przebudowano pięćdziesiąt jednostek na t. zw. „baby flat-tops" — lotniskowce eskortowe.

Z typów „cargo" najwartościowszy wydawał się wtedy „Victory" dzięki szybkości 17 węzłów (turbinowiec). Z dwuch rodzajów cysternowców wymienię tylko większy T3 — S2 — A1 o ładowności 18 300 ton (zabierał 146 tysięcy galonów paliwa) i szybkości 18 węzłów.

Takie ograniczenie typów w okresie wojennym miało tę dobrą stronę, że pozwalało na szybką i masową produkcję. Dwa te fakty zaś były decydujące dla powodzenia przeciwofenzywy alianckiej w Afryce i Europie południowo-zachodniej. Potrzeba była tak wielka, że Anglia wręcz oświadczyła, iż nie dysponuje odpowiednim tonażem nawet do lądowania w Afryce francuskiej. Samo lądowanie to zresztą dopiero pierwszy akt, a następne w postaci zapewnienia dowozu posiłków są niemniej ważne.

Tak samo imponującymi cyframi może się poszczycić flota transportowo - pasażerska Stanów Zjednoczonych. Przewieziono na fronty bojowe w ciągu trzech lat dokładnie 7 129 907 żołnierzy i 141 537 osób cywilnych. Do tych transportów były użyte przeważnie mniejsze jednostki pasażerskie. Straty tutaj były zupełnie nikłe.

Jednostki towarowe ze względu na zniszczenia portów w strefie przyfrontowej musiały być wyposażone w liczne krany, dźwigi i t. p. sprzęt wyładowczy. Samo przezwyciężanie trudności w tym zakresie należy do największych wyczynów w ostatniej wojnie.

Zebrane powyższe cyfry ukazują cały ogrom zadań i osiągnięć, jakie przypadły w udziale flocie handlowej. Długie, niebezpieczne rejsy, częstokroć przerywane kombinowanymi atakami nieprzyjaciela, wyczerpywały siły fizyczne i psychiczne załóg. W niektórych sytuacjach marynarze „handlowi" sami spieszyli do dział i odpierali napady korsarzy. Szczególnie imponujące są wyniki zestrzałów lotniczych.

Można powiedzieć, że na ogół zawiódł cały arsenał środków „małej wojny morskiej" stosowanych przez Niemców i Włochów w dogodnych warunkach, jakie stwarzały kanały, cieśniny i zatoki.

W wypadkach akcji dużych jednostek często bohaterska postawa eskorty (n. p. „Jervis Bay" przeciw „Admirałowi Scheerowi" i trzech krążowników przeciw „Scharnhorstowi" na Północy) ratowała dziesiątki transportowców. Ale jest to już nowa dziedzina wymagająca osobnego omówienia.

Floty handlowe zwyciężały systematyczną, pełną wyrzeczeń ze strony załóg działalnością, pracą codzienną, która dopiero w ostatecznych statystykach posiada swoją pełną wymowę.

Wielkanoc marynarza

Nie dogonisz już, bracie, tej fali wesołej,
co spod twego okrętu ucieka —
Wiesz dokąd?
Ptaki powracające w locie cię minęły...
Wiatr pomaga wędrować przez niebo obłokom,
aby prędzej zdążyły za wiosennym słońcem
na świt,
co gdzieś daleko, w jakiejś wsi nieznanej
ma z ziemi wstać — piękniejszym, niźli co dnia, ranem.

Razem z świtem (tak dobrze się wszystko pamięta)
drogą, zamgloną płowym oparem wierzbiny,
idą strojne, ku wiośnie — jak wiosna, dziewczyny.

Tak łatwo, gdy się stoi na samotnej wachcie,
przeczuć wszystkie uroki tamtego poranka...

Hej! Piosenkę by tęskną od serca zaśpiewać.
Może wierzby zakwitną w Casablanca.

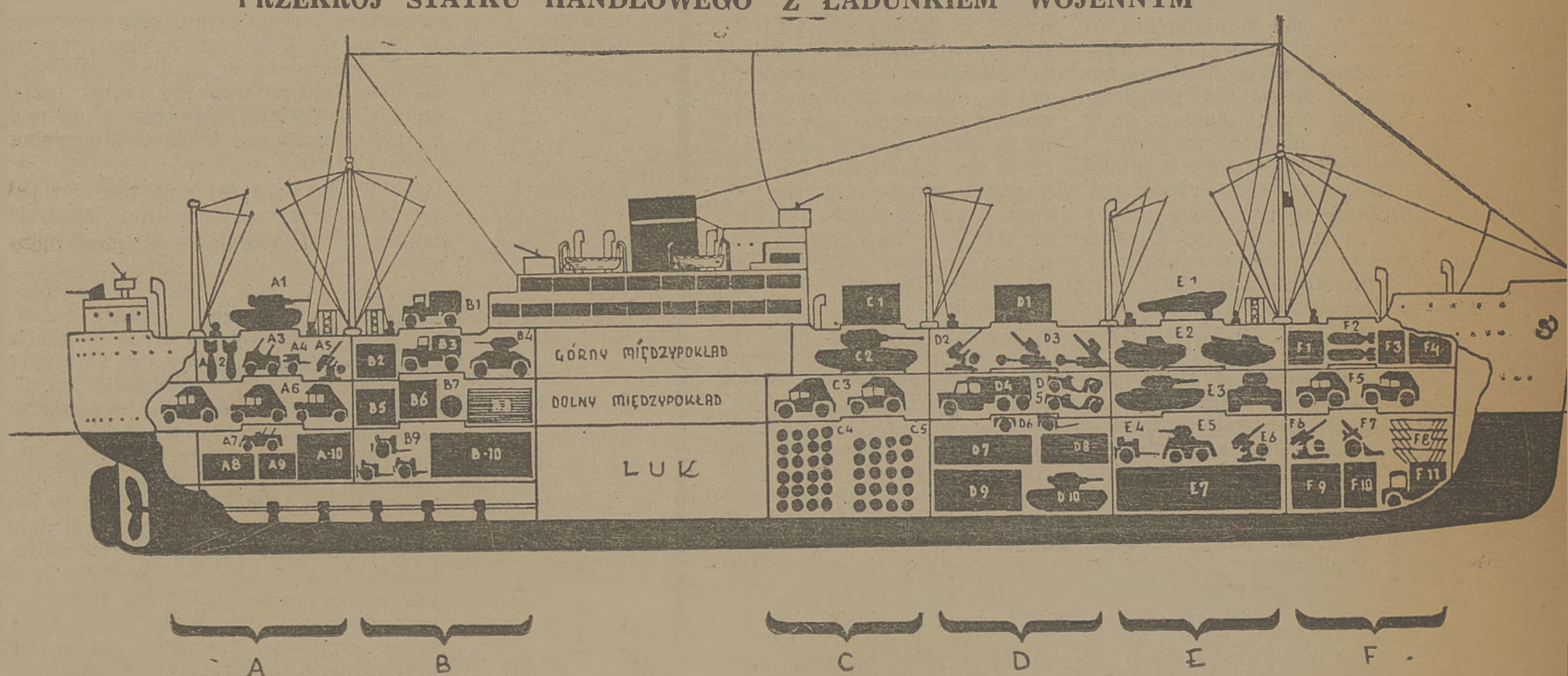
W tawernach pachnie wino, pot i gorzki tytoń,
a przecież się opędzić nie można od marzeń
o tamtych wsiach i łąkach.
Z sercem walczyć trzeba.

Chciałeś być przecież, synku, marynarzem.

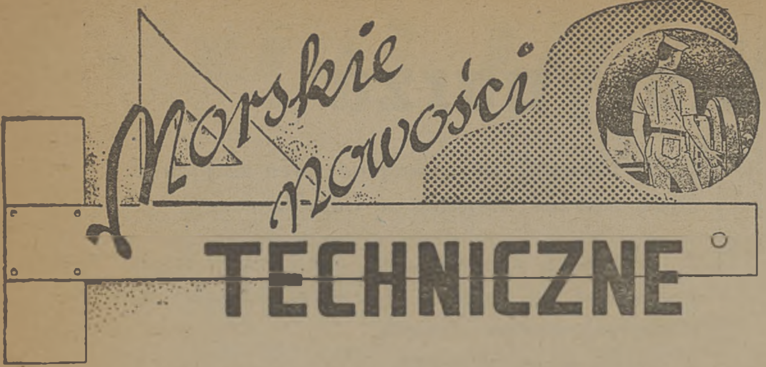
Gwiazdy mkną ponad głową —
fale uciekają...
Nie ujrzysz widnokręgu przez łzę pod powieką.
W każdej wędrówce miłość,
jak bliza przyświeca:
bo do Ojczyzny z n i k ą d nie jest za daleko.

STANISŁAWA FLESZAROWA.

PRZEKRÓJ STATKU HANDLOWEGO Z ŁADUNKIEM WOJENNYM



Pokład		A		B			C		D		E		F
Pokład	1	2 czołgi	1	4 3-ton. lory		1	4 złożone samoloty myśl.	1	2 złoż. samoloty ćwicz.	1	2 samoloty bomb.		
górny międzypokład	2 3 4 5	40 t. 120 kg. bomb. 11 lekkich samoch. zw 9 przyczepek 22 p.l. działa	2 3 4	270 ton pływaków ogn. 18 3-ton. lor 4 samochody pancerne		2	14 czołgów	2	3działa84mm 24 działka typu Bofors	2	24 lekkich samochodów pancernych	1 2 3 4	170 t. sprzętu lotniczego 11 torped 40 t. sprzętu radiowego 130 t. sprzętu różnego
dolny międzypokład	6	2 półtora ton. samochody ciężarowe.	5 6 7 8	270rakiet ośw 200 t. sprzętu dla Min. Woj. 120 t. części ogon. bomb 75 t. szyn kol.		3	20 półtoraton. samoch. cięż.	4 5	7 sześciokoł. samoch. cięż. 22 „Willysy"	3	16 czołgów	5	15 półtoraton. samoch.
luk	7 8 9 10	6 l. sam. zw. 50 t części zapasowych do czołgów 50 t. 56mm. pocisków 160 t sprzętu artyleryjsk.	9 10	15 przyczep. 510 t. amun. różn.		4 5	benzyna benzyna	6 7 8 9 10	6 przyczepek 300 t. amun. 6 skrzyń skrz. samolot. 5 złożonych samol. myśl. 20 czołgów	4 5 6 7	9 przyczepek 9 samochod 4działa 84mm 600 t. różnej amunicji	6 7 8 9 10 1	2działa 84mm 12 dział56mm 200 t stal. przegród 220 t. części czołgow. 200 t. amun. 1 lora 3-ton.



Pływające doki oceaniczne. W czasie działań wojennych na Pacyfiku używano z powodzeniem gigantycznych, pływających doków, w których mogły przeprowadzać remont nawet największe okręty liniowe, w rodzaju lotniskowców lub pancerników.

Amerykański tygodnik „Popular Seailer" podał pewne dane o tych dokach. Zbyt wielki, aby go można było holować w całości, pływający dok holowano do miejsca przeznaczenia oddzielnymi częściami w ilości od 7 — 10. Korpusy doków posiadają kształt barek, ściany są składane w celu zmniejszenia oporu przy holowaniu. Każda z oddzielnych części doku, gotowa do holowania, przedstawia sobą barkę zaopatrzoną w Diesle o prądzie zmiennym i jest przystosowana do długotrwałej żeglugi oceanicznej. Znajdują się na niej kajuty dla załogi, kambuzy, chłodnie itd., oraz ustawione są działka przeciwlotnicze.

Dwa dźwigi elektryczne, poruszające się po szynach, podczas rejsu umieszcza się na górnym pokładzie barki, pomiędzy składanymi ścianami doku. Po przybyciu do miejsca przeznaczenia i zakotwiczeniu doku - barki, ściany doku podnosi się przy pomocy hydraulicznych lewarów i spaja w całość za pomocą specjalnych nitów.

Tonaż doku wynosi 100 tysięcy ton.

Łodzie ratunkowe ze szkła. Na początku wojny dał się odczuć w USA brak lekkich materiałów pływających, nadających się do wyrobu różnych środków ratunkowych dla usług żeglugi. Przy poszukiwaniu środków zastępczych, zwrócono uwagę na szkło „Fomglas" produkowane dla materiałów izolacyjnych.

„Fomglas" składa się ze spreparowanego szkła i tlenu, które stapiają się przy wysokiej temperaturze. Gotowy produkt stanowi masę, składającą się z bardzo drobnych komórek napełnionych powietrzem. Podczas prób z „Fomglasem", okazało się, że posiada on wielką zdolność pływania i jest niehydroskopijny. Są to główne zalety materiałów, używanych do celów ratunkowych. Gdy podczas próby, bloki z „Fomglasu" zostały pogrążone w wodzie na 24 godziny, waga ich zwiększyła się zaledwie o 2% i to wskutek zatrzymania się wody na powierzchni ściany bloku. Do wnętrza komórek woda nie przedostawała się. Tak więc próby dowiodły, że przepuszczalność „Fomglasu" równa się w praktyce zeru. Celem wypróbowania nowego materiału, zbudowano drewnianą łódź ratunkową z ławkami z bloków „Fomglasu", co znacznie zwiększyło jej zdolność pływania. Łódź poddano różnym próbom, w szczególności zrzucono ją trzykrotnie z wysokości 12 metrów, przy czym bloki nie zostały uszkodzone. Jak podał tygodnik „Motor Ship", „Fomglas" znalazł szerokie zastosowanie przy budowie łodzi ratunkowych.

Badanie wpływów wojny podwodnej na organizm ludzki — w instytucie doświadczalnym dla nurków



Rodzaje okrętów wojennych

(na podstawie pracy kmdr. por. A. Reymana)

A. Okręty wojenne dzielą się zasadniczo na trzy kategorie: na okręty bojowe, okręty towarzyszące i okręty pomocnicze. Okręty szkolne mogą być zaliczone do jednej z powyższych kategoryj, gdyż szkolenie albo jest czynnością dodatkową do właściwych zadań okrętu — albo też okręt zostaje przeznaczony wyłącznie dla celów szkolnych, bo nie może spełniać właściwego zadania (jest np. przestarzały), ale nie traci przez to swej użyteczności w szkoleniu.

a) Do kategorii okrętów bojowych zalicza się wszystkie zasadnicze rodzaje okrętów wojennych, budowanych z myślą o przyszłym operacyjnym ich użyciu w ew. walce na morzu. Stanowią one — jeżeli w przybliżeniu i ogólnie przyrównać marynarkę wojenną do wojska — „bronie główne" morskiej siły zbrojnej, podobnie jak piechota, artyleria i broń pancerna stanowią bronie główne lądowej siły zbrojnej. —

Każdy rodzaj dzieli się na klasy i typy. Do tej samej (jednej) klasy zalicza się okręty o jednakowej lub bardzo zbliżonej wyporności i jednakowym uzbrojeniu zasadniczym. Okręty jednego typu mają tę samą wyporność, takie same uzbrojenie i takie same wyposażenie (pochodzą z tej samej serii). —

Okrętem flagowym nazywa się ten okręt, na którym podniesiona jest flaga admirała, lub znak niższego stopniem oficera, dowodzącego zespołem okrętów.

Do bojowych należą następujące rodzaje okrętów:

1) OKRĘT LINIOWY — największy rodzaj okrętu o wyporności od 20.000 do 55.000 ton, mocno opancerzony i uzbrojony w możliwie największą ilość dział najcięższego kalibru (najszybsze dorównują szybkością krążownikom). Nazywany także często pancernikiem. —

1a) PANCERNIK — okręt liniowy o dużej wyporności, ciężkim pancerzu, artylerii największych kalibrów i szybkości od 18 do 25 węzłów.

1b) PANCERNIK KIESZONKOWY — popularna nazwa pancerników niemieckich (Panzerschiff) klasy „Lützow", spuszczonych na wodę w latach 1931-33. Oficjalnie miały one wypierać po 10.000 ton, w rzeczywistości jednak wypierały 13.500 ton. Są to pierwsze okręty tej wielkości, o elektrycznie spawanych kadłubach, oraz o napędzie silnikowym (mają po 8 zespołów Diesla, każdy zespół 6.750 KM — ogółem 54 000 KM). Zastosowanie powyższego dało podobno 550 ton oszczędności na wadze okrętu i umożliwiło postawienie 6 dział 280 m/m, 8 dział 150 m/m, oraz szeregu dział p. lotn. mniejszych kalibrów. Szybkość 26 węzłów. Mogą być przyrównane do opancerzonych krążowników.

1c) DREDNOT — prototyp nowoczesnego okrętu liniowego, zbudowany w r. 1906 — w rekordowym czasie 11-tu miesięcy, powstał, kiedy Francja, Niemcy, Japonia i W. Brytania rywalizowały między sobą na polu budownictwa okrętowego. Był wyposażony w 10 dział 305 m/m (do tego czasu maksymalna ilość dział tego kalibru, postawionych na jakimkolwiek okręcie wojennym, wynosiła cztery). Wypierał 18.600 t., posiadał 305 m/m pancerz, kotły wodno-rurkowe i — po raz pierwszy na okręcie tego rodzaju zainstalowane maszyny turbinowe. Jego szybkość wynosiła ponad 20 węzłów. Na tym okręcie przeprowadzono po raz pierwszy unifikację kalibrów artylerii, dając działa tylko najcięższego (305 m/m) i najlżejszego (76 m/m) kalibru. Konstruktorem był John Harper Narbeth (ur. 1863, zm. 1944) z Admiralicji Bryt.

1d) PANCERNIK OBRONY WYBRZEŻA (pancernik przybrzeżny) — okręt używany specjalnie do obrony wybrzeża (w Europie głównie przez państwa skandynawskie), wielkości w przybliżeniu krążownika (3.000—9.000 t. wyporności), lecz mocniej opancerzony i posiadający cięższe uzbrojenie, oraz stosunkowo małe zanurzenie. Szybkość od 12 do 23 węzłów.

(dalszy ciąg w następnym numerze)

Nie tylko w czasie wojny

RADAR CZUWA

„Poddałem ten aparat najbardziej wyczerpującym próbom i mogę zdecydowanie stwierdzić, że stanowi on największe dobrodziejstwo, z jakiego kiedykolwiek korzystał kapitan okrętu. Nie przesadzę, jeżeli powiem, iż położy on kres nieszczęsnym kolizjom okrętów we mgle."

Grupa dziennikarzy skwapliwie notowała słowa kapitana E. Griffithsa, gdy jego 800-tonowy motorowiec „Atlantic Coast" kończył podróż Londyn — Liverpool, w czasie której, przy wybitnie niesprzyjających warunkach atmosferycznych, radar zdał swój pierwszy „oficjalny" egzamin w powojennej służbie marynarki handlowej. Był to bodajże pierwszy wypadek zastosowania radaru na statku żeglugi przybrzeżnej. Ten próbny rejs, odbyty podczas fatalnej pogody, uwypuklającej cenne zalety badanej aparatury, przyniósł rezultaty, w świetle których radar okazał się nowym, kapitalnym instrumentem walki z mgłą na morzu, niezawodnym nawet w warunkach zredukowanej do minimum widoczności.

Słowa: „Radiolokacja" — potem: „Radar", obiegły kulę ziemską po raz pierwszy w czasie Bitwy o Wielką Brytanię. Jedynie dzięki temu wynalazkowi Anglicy byli w stanie ogłaszać w porę alarmy o nadchodzących samolotach niemieckich.

Wszystkie prace nad udoskonaleniem radaru były początkowo z konieczności ograniczone do ram wysiłku wojennego Sojuszników, jakkolwiek od samego początku zdawano sobie sprawę, iż w zastosowaniu pokojowym znaczenie jego wzrośnie niebywale. Już wtedy było jasnym, że zasada radaru wniesie w dziedzinę nawigacji morskiej zdobycze wprost rewolucyjne.

Pływanie „na radarze" polega przede wszystkim na tym, iż ze statku wysyłane są impulsy radiowe o b. krótkiej długości fal i odpowiednio wysokiej częstotliwości. Fale te wysyła specjalna antena, połączona z parabolicznym reflektorem i znajdująca się w stałym ruchu obrotowym, wskutek czego promień impulsów radiowych omiata cały rejon wokół statku, niczym reflektor niewidzialnych promieni. Gdy promień ten napotka w swej drodze jakiś przedmiot, wówczas odbija się od niego, wraca do anteny i zostaje przekazany na ekran rurki katodowej, podobnie jak w odbiorniku telewizyjnym. Na ekranie radarowym zobaczymy wtedy świetlną plamkę, która pozwoli określić wielkość, kierunek i dystans napotkanego przedmiotu. Nasza seria zdjęć, którą jednocześnie publikujemy, zilustruje czytelnikowi wygląd i opisane działanie aparatury.

W wypadkach, gdy zła widoczność wyklucza obserwację wzrokową, radar jest jedynym aparatem ostrzegawczym, który wskaże nieomylnie nawigatorowi wszelkie grożące mu po drodze, a nieodnotowane na mapie, przeszkody. Zamiast nerwowego wypatrywania i ryzykownego posuwania się po omacku, względnie przymusowego zastopowania we mgłę, wystarczy więc jedynie obserwować ekran radaru, a statek będzie mógł spokojnie kontynuować rejs, gdyż każda bardziej nawet odległa przeszkoda zawczasu zostanie zarejestrowana przez czujne „oko" radarowe.

Jednym z pierwszym rezultatów pomyślnej próby na „Atlantic Coast" była decyzja wyposażenia transatlantyku pasażerskiego „Queen Elizabeth" w ten nowy instrument nawigacji przed pierwszą powojenną podróżą statku do Nowego Jorku (w październiku 1946 r.). Krok w krok za postępem naukowym idzie więc tu realizacja praktyczna.

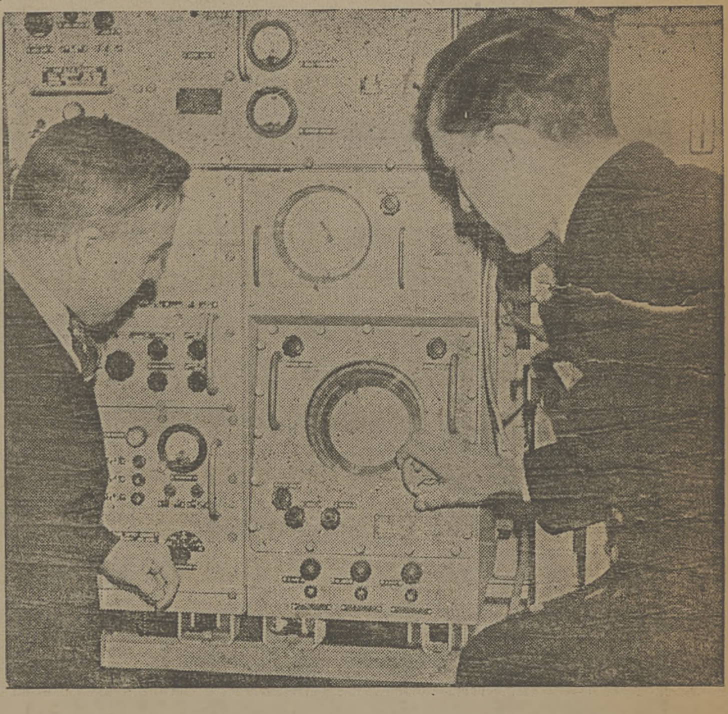
Instalacje radarowe na „Queen Elizabeth" obejmują ogółem cztery zasadnicze elementy. Są to: 1) Wskaźnik rzutu poziomego z ekranem i instrumentami kontrolnymi — znajduje się w kabinie nawigacyjnej; 2) Aparatura główna, składająca się z nadajnika i odbiornika, które pracują na fali długości 3 cm; 3) Przetwornica, zainstalowana w maszynowni; 4) Antena, ważąca ok. 150 lbs.

Antena ta ma szczególnie ciekawy wygląd. Jest to długi, wygięty reflektor kształtu parabolicznego, o mocnej konstrukcji, odpornej na ciężkie warunki atmosferyczne, ponieważ znajduje się wysoko ponad kabiną sterową. Reflektor wykonany jest ze specjalnego stopu aluminium, stosowanego do konstrukcji kadłubów wodnopłatowców i odznaczającego się szczególnie dużą odpornością na działanie wody morskiej. Zasięg promieni, wysyłanych przez tę antenę wynosi od ca 50 yardów do 12 mil.

Cała aparatura stanowi „ostatni krzyk" techniki. Jako owoc intensywnych badań i prób, przedstawia niewątpliwie prototyp standartowego wyposażenia wszelkiego rodzaju statków handlowych, nie wymagający specjalnego szkolenia obsługi, z którym każdy oficer może się bez większych trudności obchodzić.

(Oprac. w/g tekstu ang.)

las.

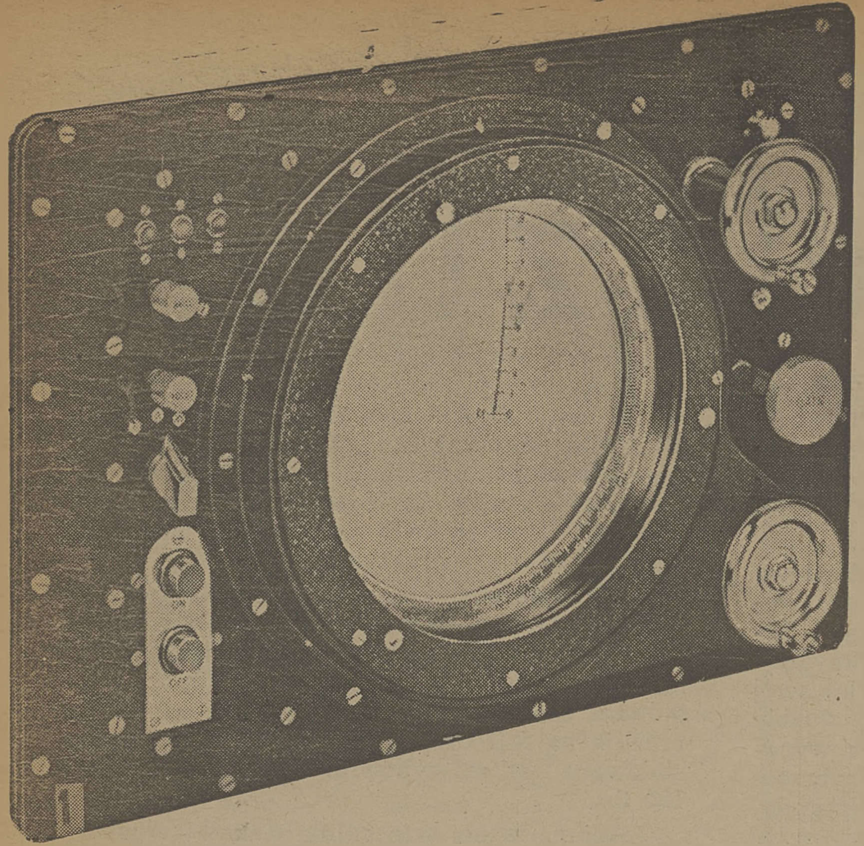


Radiooperatorzy przy centralnym aparacie radiolokacyjnym ustalają azymut i odległość wykrytego obiektu.

UWAGA NA NASTĘPNĄ STRONĘ

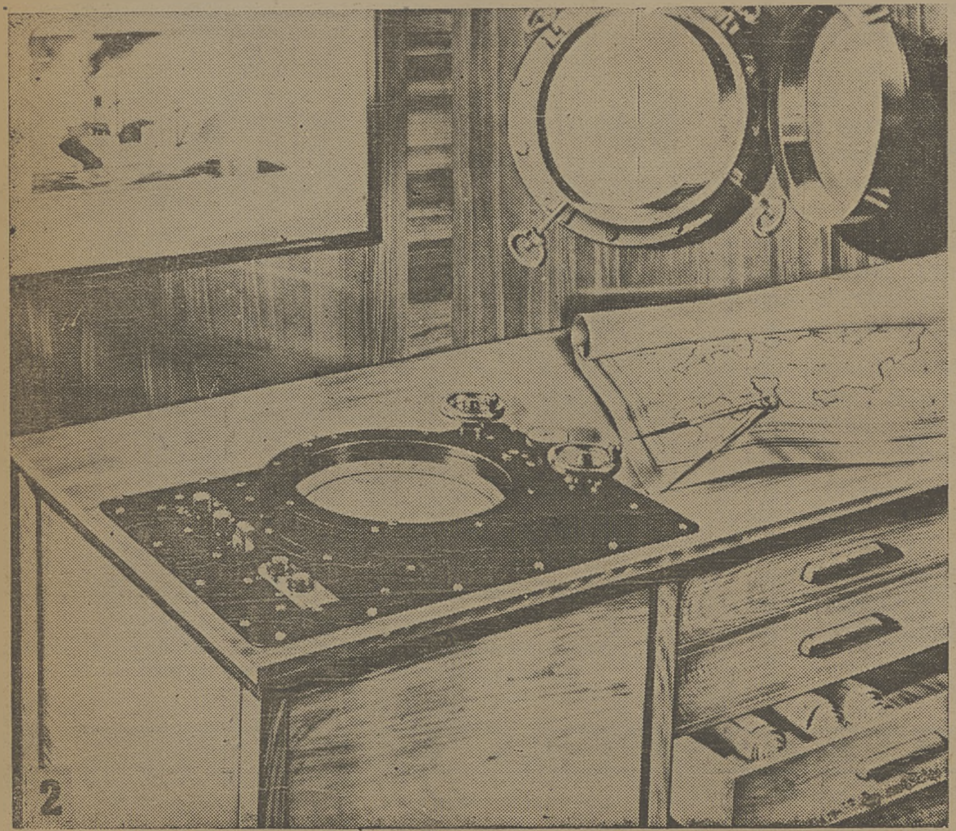
RADAR
CZUWA NA MORZU

Zdjęcia i tekst — brytyjskie. (Oprac. las.)



1. Oblicze nowoczesnego apara tu radarowego. W czasie nawigacji wszystkie przedmioty przed i wokół okrętu są rejestrowane na ekranie w postaci plamek świetlnych.

2. Okrętowy aparat radarowy mieści się w kabinie nawigacyjnej. W bardzo bliskiej przyszłości sprzęt ten wejdzie w skład normalnego wyposażenia wszelkich typów okrętów.



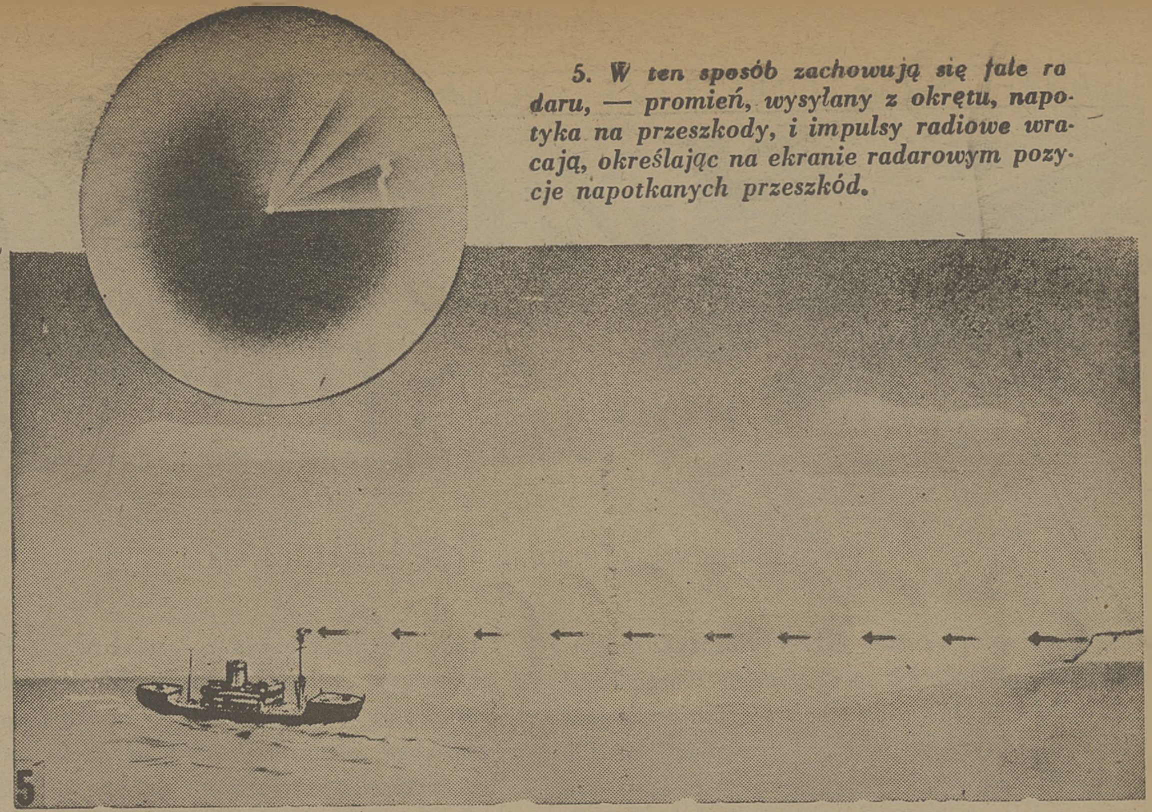
3. Wejście do portu Gosport, z wyspy Isle of Wight na południu, — oglądane na mapie.

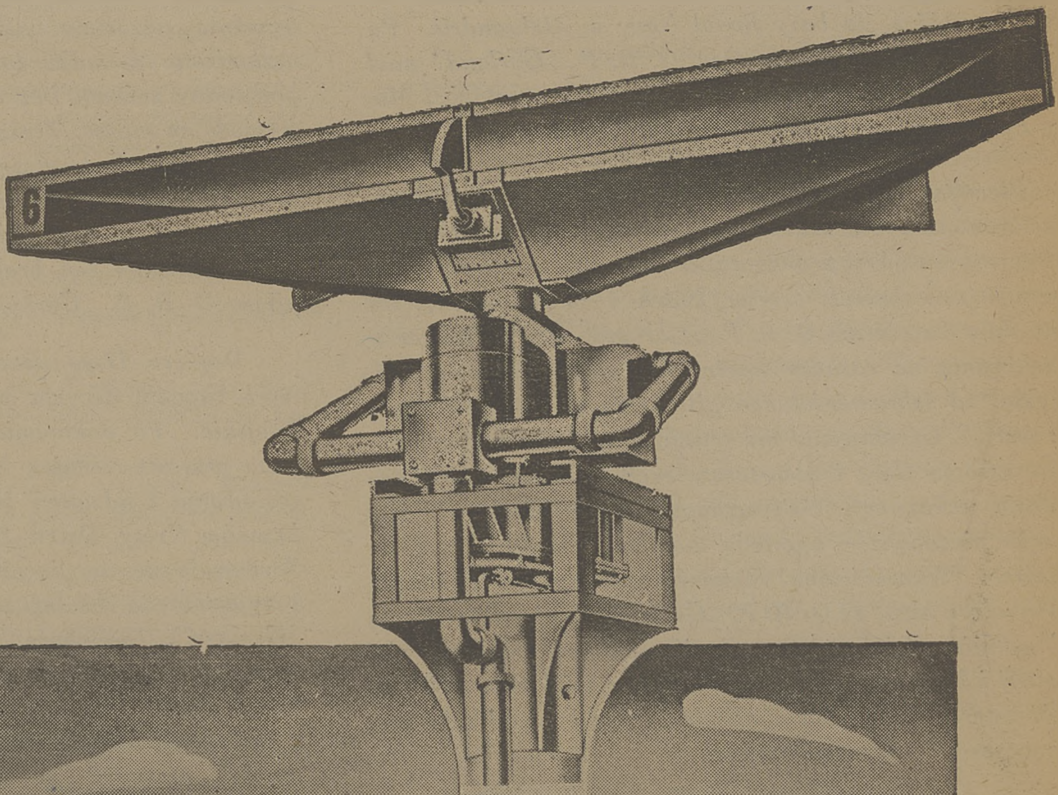


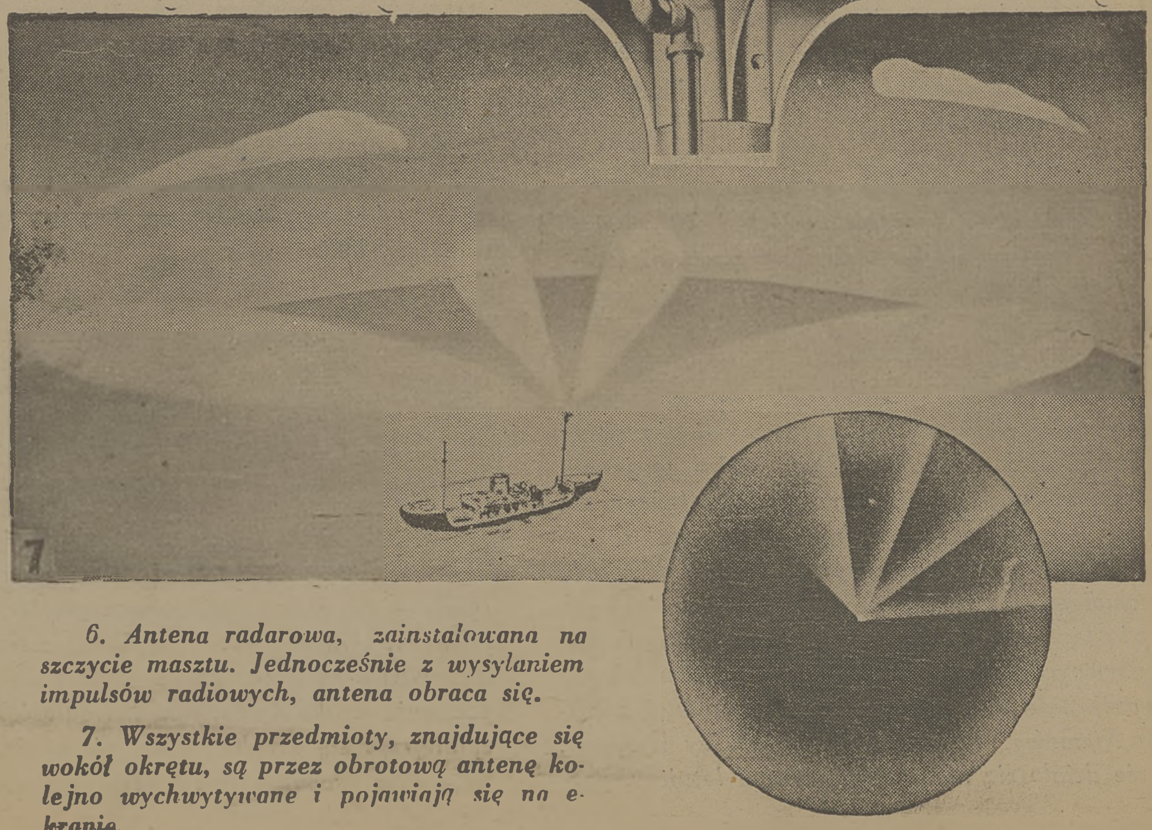
4. Ten sam obszar przybrzeżny, oglądany na ekranie radarowym. Porównując ze zdjęciem Nr. 3, widzimy tu wyraźną białą linię brzegową, oraz pozycje boi i innych statków, — jako jasne plamki.



5. W ten sposób zachowują się fale radaru, — promień, wysyłany z okrętu, napotyka na przeszkody, i impulsy radiowe wracają, określając na ekranie radarowym pozycje napotkanych przeszkód.







6. Antena radarowa, zainstalowana na szczycie masztu. Jednocześnie z wysyłaniem impulsów radiowych, antena obraca się.

7. Wszystkie przedmioty, znajdujące się wokół okrętu, są przez obrotową antenę kolejno wychwytywane i pojawiają się na ekrania.



(Wspomnienie oficera z ORP „GARLAND“)

Wrzesień 1944 roku zastał Okręt Rzeczypospolitej Polskiej „Garland" na wodach wschodniego Morza Śródziemnego. Po blisko pięciu miesiącach tropienia niemieckich okrętów podwodnych na morzu Tyrreńskim, patrolowania w rejonie Neapol — Sardynia — Sycylia i eskortowania konwojów do portów północno-afrykańskich i Gibraltaru, O. R. P. „Garland" został odkomenderowany w sierpniu 1944 r. do bazy Royal Navy w Aleksandrii. Po dokonaniu niezbędnych napraw O. R. P. „Garland" miał wziąć udział w operacji opanowania wysp greckich i Morza Egejskiego przez siły Sprzymierzonych.

Pierwsze dni września 1944 r. minęły na wykańczaniu prac remontowych, ładowaniu amunicji, uzupełnianiu zapasów ropy, wody i prowiantu, wreszcie na ostatnich przed operacją ćwiczeniach artyleryjskich i torpedowych. Od rana dnia 8 września O. R. P. „Garland" stał na beczce w oczekiwaniu na rozkazy operacyjne, zaczynające się, jak zwykle, od sakramentalnego „Being in all respecte ready for war...". Oczekiwanie nie trwało długo. Zresztą znaczna koncentracja floty i nieustanny ruch okrętów wszelkiego rodzaju wskazywały niedwuznacznie, że jakaś — bliżej jeszcze nieznana — operacja morska musi rozpocząć się wkrótce. Wyczekiwane rozkazy nadeszły po południu. Wynikało z nich, że O. R. P. „Garland" w składzie „Force A" weźmie udział w operacji niszczenia nieprzyjacielskiej żeglugi i lotnictwa na wodach Morza Egejskiego, która za swój ostateczny cel ma opanowanie wysp i wód tego morza przez siły Sprzymierzonych.

Dnia 9 września, punktualnie o 8-ej rano „Siła A" w składzie 1 krążownika, 4 lotniskowców i 10 niszczycieli opuściła port w Aleksandrii i na znacznej szybkości skierowała się ku wschodniemu cyplowi wyspy Krety. Następnego dnia o świcie rozpoczęły się długie dnie żmudnego i bezbarwnego patrolowania wzdłuż południowych brzegów Krety. Nieprzyjaciel, pomimo prowokującej „defilady" floty niemal pod samymi brzegami wyspy nie dawał znaku życia ani z lądu, ani z powietrza. Jedynym urozmaiceniem tych szarych dni, były nagle wypady nocne lub dzienne dla wykonania jakiegoś rozpoznania, po których następował powrót do sił głównych. Innym urozmaiceniem bywały meldunki poszczególnych niszczycieli powracających co rano z nocnych wypadów ofensywnych na morze Egejskie. Ofiarami ich padały zazwyczaj małe stateczki żeglugi przybrzeżnej, utrzymujące dla Niemców komunikację pomiędzy wyspami. Poza tym nie działo się nic. Nawet wywiad lotniczy, prowadzony nieustannie z lotniskowców i baz lądowych nie dostarczał żadnych emocji. Zdawało się, że nieprzyjaciel jest całkowicie pozbawiony ducha oporu i nie zamierza przeciwdziałać akcji „Siły A". Jeden tylko meldunek, otrzymany w pierwszych dniach operacji, był godny uwagi: z trzech niemieckich okrętów podwodnych, stojących w bazie w Salamis, pod Pireusem, jeszcze w dniu 8-go września pozostały tylko dwa, prawdopodobnie obydwa uszkodzone w ataku lotniczym. Natomiast trzeci okręt podwodny zniknął bez śladu i należy się spodziewać, że wyszedł na morze. Zresztą meldunek ten — wobec całkowitego pokrycia lotniczego, zapewnionego przez lotnictwo morskie i lądowe całości operacji — nie zwrócił szczególnej uwagi, i pewnie nikomu nie przyszło wówczas do głowy, że właśnie ten brakujący okręt podwodny padnie ofiarą O. R. P. „Garland".

Dopiero 17-go września, w godzinach popołudniowych zapadła decyzja wprowadzenia „Siły A" na morze Egejskie. Po dokonaniu odpowiedniego przegrupowania, flota przeszła cieśninę Kasso i rozpoczęła intensywne patrolowanie z udziałem lotnictwa morskiego u północnych brzegów Krety. Dzień 18-go września minął bez zdarzeń. Wydawało się, że nic nie jest w stanie sprowokować nieprzyjaciela do działań zaczepnych. Po południu O. R. P. „Garland", podobnie jak 7 innych niszczycieli, otrzymał rozkaz dokonania wypadu nocnego pod brzegi wyspy Santorin, celem zablokowania jej na przeciąg nocy i zademonstrowania tam swojej obecności. Każdy niszczyciel otrzymał w przydziale inną wyspę pod swą opiekę z podobnym zadaniem. Odłączenie się wyznaczonych niszczycieli od sił głównych miało nastąpić o godz. 18.00.

Zgodnie z tym planem, punktualnie o godz. 18.00 siedem niszczycieli odłączyło się od sił głównych, pozostawiając je pod opieką dwóch zaledwie okrętów tej kategorii, i każdy z nich skierował się ku „swojej" wyspie. O. R. P. „Garland" położył się na nakazany kurs i na szybkości 20 węzłów skierował się ku wyspie Santorin.

Minęło może pół godziny, gdy zameldowano dowódcy okrętu, że w namiarze Nord, w odległości około 5 mil morskich, widać czarny dym unoszący się z wody. O. R. P. „Garland" niezwłocznie wykonał zwrot na kurs Nord i zwiększył szybkość do 25 węzłów, celem szybkiego rozpoznania źródła dymu. Chociaż odległość do celu poczęła zmniejszać się szybko, wciąż nie można było stwierdzić, skąd dym pochodzi, tym bardziej, że okręt zbliżał się aku-

rat pod wiatr, co znakomicie utrudniało obserwację. Wreszcie po dłuższym badaniu stwierdzono ponad wszelką wątpliwość, że za dymem nie kryje się żadna jednostka nawodna, co naprowadziło na myśl, że dym może pochodzić z pławy dymnej rzuconej przez lotnika lub przez jeden z okrętów. Przypuszczenie to jednak było o tyle wątpliwe, że dym był koloru czarnego, a nie żółtego i nie wydobywał się w ilości i zagęszczeniu normalnym dla pławy.

Gdy odległość między okrętem i źródłem dymu zmniejszyła się do kilkuset metrów, na pomost bojowy O. R. P. „Garland" zaleciał ostry zapach spalanej ropy, tak charakterystyczny dla gazów spalinowych motorów Diesel'a. Natychmiast zarządzono alarm bojowy. Zmniejszono szybkość do 10 węzłów. Odległość do celu zmniejszyła się do 400 m. Okręt wszedł w smugę dymu.

„Odchylić się trochę w lewo" — zabrzmiał głos dowódcy.

„Lewo dwadzieścia" — rozkazał oficer wachtowy.

„Lewo dwadzieścia" — odpowiedział sternik.

Okręt pochylił się lekko na prawą burtę i ostrym łukiem posłusznie wyszedł ze smugi dymu. Wszyscy wlepili oczy w lornetki skierowane na źródło dymu. W odległości zaledwie 200 m od burty okrętu wystawał z wody mały kominek, z którego buchały kłęby czarnego dymu. Z tyłu kominka, w niewielkiej za nim odległości, widać było peryskop. Sekundę lub dwie później, wszystko zniknęło: kominek, peryskop i dym. Lecz w tym momencie nie ulegało już wątpliwości, że to nieprzyjacielski okręt podwodny, który idzie w zanurzeniu, na głębokości peryskopowej, posługując się motorami Diesel'a i ostatnim wynalazkiem niemieckim, zwanym „Schnorkel", umożliwiającym okrętom podwodnym używanie motorów spalinowych w zanurzeniu.

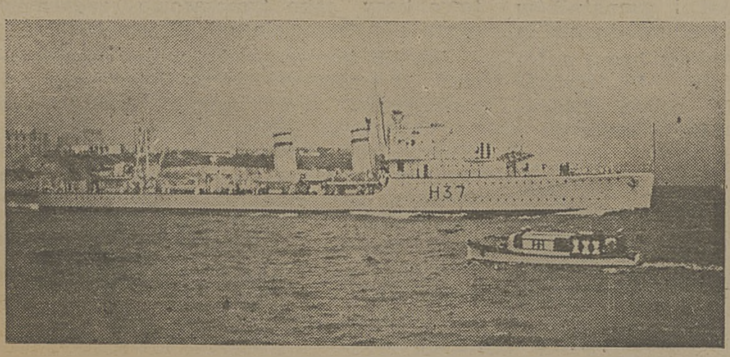
Natychmiast nadano przez radiotelefon sygnały do dowódcy Sił Głównych, widocznych jeszcze na widnokręgu:

„Jestem nad nieprzyjacielskim okrętem podwodnym" — i za chwilę:

„Okręt podwodny zanurzył się. Przypuszczalny kurs nieprzyjaciela Nord. Proszę o przysłanie okrętów do pomocy w tropieniu".

Jednocześnie O. R. P. „Garland" uzyskał kontakt podwodny z nieprzyjacielem i po kilku minutach starannych przygotowań, wykonał atak wyrzutnią dziobową. Niestety, trafienia nie uzyskał. Następny atak został wykonany wyrzutnią rufową: rzucono 10 bomb głębinowych. Wyniku ataku nie zaobserwowano i kontakt z nieprzyjacielem stracono.

W tym czasie nadeszły cztery niszczyciele angielskie, przysłane do pomocy przez dowódcę Sił Głównych. Jeden z nich odzyskał utracony kontakt i wykonał dwa dalsze ataki — również bezskutecznie. Zapadająca noc przerwała dalszą akcję. Nieprzyjaciel, korzystając z ciemności, mógłby wymknąć się, uciekając na powierzchni. Postanowiono czekać do świtu, starając się jedynie aby nie stracić kontaktu, określić możliwie najdokładniej kurs i szybkość celu i przygotować precyzyjny atak torpedowy, który miał być wykonany o świcie.



O. R. P. „GARLAND"



...w tym momencie nie ulegało już wątpliwości, że to nieprzyjacielski okręt podwodny...

Tak minęła noc. Około godz. 6-ej rano tropiące okręty rozpoczęły zajmowanie wyznaczonych stanowisk dla wykonania ataku zespołowego. Nagle, jeden z okrętów otworzył ogień z najcięższej broni maszynowej, wskazując pociskami świetlnymi cel. Na powierzchni morza, w miejscu upadku pocisków, widoczny był w porannej mgle, nieprzyjacielski okręt podwodny, skierowany dziobem wprost na jeden z okrętów angielskich. Odległość do celu wynosiła około 2.000 m. O. R. P. „Garland" otworzył ogień z artylerii głównej i broni maszynowej. W trzeciej salwie pociski rozerwały się na kiosku i na kadłubie nieprzyjaciela. Rozpoczęto strzelanie ogniem ciągłym. Po kilku minutach, gdy wydawało się, że cel jest dostatecznie uszkodzony, przerwano ogień dla wykonania ataku bombami głębinowymi. O. R. P. „Garland" zwiększył szybkość do 23 węzłów i ruszył do ataku kierując się przed dziób nieprzyjaciela. 9 bomb głębinowych, nastawionych płytko, obramowało cel. Nastąpiły silne wybuchy, w górę trysnęły potężne fontanny wody. Okręt podwodny poderwał się kilkakrotnie na wodzie, podniósł dziób do góry i zatonął rufą.

Dowódcy Sił Głównych zameldowano:

„Okręt podwodny zatopiony w pozycji 36—27'N 24—31'Ost".

Okręty angielskie rozpoczęły podnoszenie rozbitków. Wyłowiono z wody 48 Niemców, w tym dowódcę i 2 oficerów. Wkrótce wszyscy jeńcy zostali przeładowani na O. R. P. „Garland", celem przewiezienia ich do Aleksandrii i oddania właściwym władzom.

20 września O. R. P. „Garland" stał przy molo w Aleksandrii, gdzie wyładowywał jeńców, aby jak najprędzej powrócić do akcji „Siły A". Właśnie kończono pracę, gdy nadszedł sygnał od dowódcy Sił Głównych, adresowany do wszystkich okrętów biorących udział w operacji:

„U-407 sunk. Long live Poland". („U-407 zatonął. Niech żyje Polska").

Stefan Gorazdowski.
Kpt. ż. w.



Flota pomocnicza

(Rozdział z dzieła „Marynarka Wojenna Z.S.R.R. w Wojnie Ojczyźnianej". Autoryzowany przekład kontradmirała W. Steyera)

Wojna współczesna wymagała znacznego zastosowania floty pomocniczej, celem wykonania operacji bojowych na teatrach walki morskiej i dla zabezpieczenia prowadzenia wojny w ogóle.

Nasze własne doświadczenie, a także doświadczenia naszych sojuszników potwierdziły konieczność posiadania takiej floty.

Ilość okrętów i statków, powołanych do służby transportowej lub pomocniczej we flocie wzrasta w porównaniu z okresem pierwszej wojny światowej.

Zjawisko to jest nieuniknionym skutkiem niektórych charakterystycznych rysów wojny współczesnej a mianowicie:

1. Nieograniczone dążenia faszystowskiego napastnika, który marzył o panowaniu nad światem, doprowadziły do ogromnej skali wojny o wyjątkowej zażartości, obejmującej prawie cały świat i zagrażającej istnieniu wielu państw demokratycznych.

II. Z kolei skala wojny i jej zawziętość wymagały wysiłku i mobilizacji wszystkich sił i środków krajów, tak uczestniczących w napaści jak broniących się wraz z maksymalnym wykorzystaniem najbardziej różnorodnych rodzajów transportu, i co nas bezpośrednio dotyczy, transportu morskiego.

Konieczność całkowitego natężenia wszystkich sił i możliwości, nie była we właściwym czasie zrozumiana przez państwa, za wyjątkiem Związku Radzieckiego, i dopiero sytuacja zmusiła wszystkie kraje wojujące do największych wysiłków.

III. Niebywały rozwój lotnictwa, jednostek czołgowych i zmotoryzowanych, mechanizacja zaopatrzenia armii, a także bardzo znaczny rozchód bojowych środków ogniowych (wywołany stosunkowym zwiększeniem ilości dział i granatników na jednego walczącego, zwiększeniem szybkostrzelności i odsetków broni automatycznej) spowodowały konieczność zwiększenia transportów, celem zaopatrzenia i żywienia wojska, lotnictwa i marynarki wojennej.

Rozwój motorowego, lotniczego, czołgowego, artyleryjskiego i uzbrojeniowego przemysłu wywołał konieczność zwiększenia dostarczania surowców strategicznych i transportu w niespotykanych ilościach.

Ponad to, sama organizacja antyhitlerowskiej koalicji zrodziła potrzebę wymiany zasobów obronnych pomiędzy Narodami Zjednoczonymi

Głównym środkiem urzeczywistnienia tej wymiany jest transport morski.

IV. Zwiększające się znaczenie komunikacji morskich i próby przeciwnika dążącego do ich zniszczenia (przede wszystkim przy pomocy okrętów podwodnych i lotnictwa) doprowadziły do konieczności obrony transportów i konwojów morskich wszelkimi współczesnymi środkami, w tej liczbie okrętami, dozorującymi i konwojującymi.

Masowe zastosowanie min zagrodowych nowych typów ustawianych na podejściach do portów i baz wymagało utworzenia licznych flotylli do trałowania, o wiele przekraczających swoim składem i liczebnością zespoły traulerów z pierwszej wojny światowej.

Jeśli wielkie floty rozpoczęły ostatnią wojnę z 50—100 traulerami, należącymi do ich stanu pokojowego, to już po upływie roku było ich 500—1000. Z okrętami dozorującymi i strażniczymi nastąpiła ta sama metamorfoza liczbowa: z 50—100 jednostek trzeba było przejść na tysiące.

Żaden przemysł budowy okrętów, nawet amerykański, nie był w stanie wydołać w tak krótkim okresie zapotrzebowaniu okrętów specjalnego typu. Dlatego też prawie wszystkie kraje na początkach zastosowały mobilizację traulerów rybackich, w charakterze traulerów minowych i okrętów strażniczych przy bazach, a także wykorzystanie jachtów parowych i motorowych (po ich uzbrojeniu) dla konwojowania transportowców. W następnych okresach okręty te, a raczej przystosowane statki, na bardziej odpowiedzialnych szlakach zostały zastąpione przez niszczyciele, korwety i fregaty specjalnej budowy, (oczywiście, nic prócz nazwy, nie mające wspólnego z ich żeglującymi prababkami), jednakże w związku z tym iż w procesie rozwojowym wojny, akweny morskich niebezpiecznych stref równocześnie rozprzestrzeniały się, zapotrzebowanie na flotę pomocniczą nie zmalało.

V. Wzrastająca potęga lotnictwa i skuteczność jego ataków na bazy morskie zmusiły do zmiany systemów bazowania w kierunku zdecydowanej dekoncentracji postojów okrętów wojennych. Jeśli na to pozwalają warunki teatru wojny, obecnie dogodniej jest okręty, wymagające remontu, skierowywać do stoczni i warsztatów w bazach, natomiast czynne zespoły nawodnych i podwodnych okrętów trzymać zdekoncentrowanymi w mało uczęszczanych zatokach, zalewach lub archipelagach, oczywiście stosując niezbędne środki dla ochrony, obrony i maskowania. Przy tym jest bardzo celowym, co pewien okres czasu zmieniać miejsca postojów manewrowych, co dodatnio wpływa na zabezpieczenie tajemnicy działań floty. Taki system bazowania wymaga znacznego powiększenia ilości baz ruchomych, warsztatów pływających, tankowców i innego rodzaju okrętów floty pomocniczej.

Zespoły flot radzieckich, także stosujące podobny system bazowania, gdy to odpowiadało warunkom, były ponadto zmuszone do posługiwania się nim w tym okresie, gdy musiały porzucić swoie etatowe bazy jako tymczasowo zagarnięte przez nieprzyjaciela od strony lądu.

VI. Na koniec — dla wojny współczesnej charakterystycznym jest znaczne zwiększenie ilości operacji desantowych na wszystkich teatrach wojny. Pomimo niebywałego rozwoju specjalnych typów okrętów desantowych — we wszystkich wielkich operaciach desantowych konieczne jest wykorzystanie transportów, należących do składu floty handlowej.

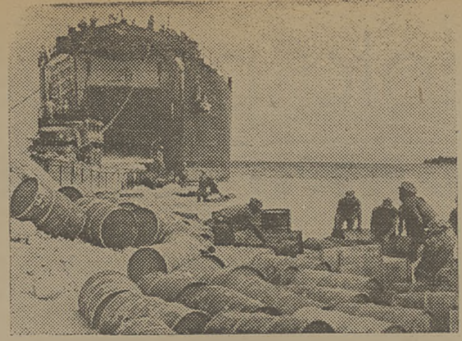
Z tego wszystkiego wnioskujemy, że współczesne morskie siły zbrojne nie mogą istnieć bez pokaźnej floty pomocniczej.

W obecnych czasach prawie we wszystkich marynarkach świata spotykamy uzbrojone i specjalnie dostosowane stat-

ki o charakterze krążowników pomocniczych, baz pływających z warsztatami, statków szpitalnych, stawiaczy min, statków dozorujących, obrony przeciwlotniczej, traulerów, konwojerów, strażniczych, desantowych i ładowniczych środków i t. p., przy czym wszystko to w ilościach niezmiernie przewyższających ilości z po przedniej wojny światowej.

Morskie siły zbrojne Związku Radzieckiego musiały iść tą drogą rozwoju prawie na wszystkich morzach, co prawda nie w takiej skali, jak w Anglii lub St. Zjedn., ze względu na stosunkowo mniejsze wymiary linii komunikacyjnych i ograniczenie dysponowanych obszarów morskich i tonażu. Oprócz transportowców i holowników portów wojennych, uwidocznionych w spisach marynarki wojennej w czasach pokojowych, zostały zmobilizowane lub okresowo powoływane do potrzeb wojny z floty handlowej liczne statki, traulery przemysłu rybnego, łamacze lodów Głównego Urzędu Północnych Dróg Morskich, holowniki i statki floty rzecznej i jednostki innych ministerstw cywilnych posiadających własny tabor, przy czym wykorzystywano nie tylko skład osobowy statków, lecz także warsztaty, porty i ich personel robotniczy i administracyjny.

Rozwój wypadków podczas tej Wielkiej Wojny oraz jej wynik, wykazał słuszność zastosowania tego systemu.



Wyładowywanie paliwa przez barki desantowe

Kmdr. ppor. Władysław Trzciński

Z dziejów Morskiego Batalionu

Rozkazem Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego, w drugiej połowie 1944 roku utworzony został w Lublinie Morski Batalion. Do Batalionu tego od pierwszych dni jego organizacji śpieszyli marynarze z szeregów Odrodzonego Wojska Polskiego, z terenów ZSRR, oraz marynarze i ochotnicy z wyzwolonych ziem Polski. Początkowo Morski Batalion stacjonował na Majdanku a następnie, w końcu listopada 1944 roku, przeniesiony został do koszar b. 8 p. p. w Lublinie, gdzie zajmował 1 blok.

Dowódcą batalionu mianowany został kmdr. por. Kopiec Karol. Jego zastępcami byli: do spraw pol.-wych. — ppor. Malinowski Henryk, do spraw lądowych — kmdr. ppor. Klimczak Tadeusz, do spraw morskich — kpt. mar. Trzciński Władysław; szefem sztabu był kpt. Mietielica Robert, szefem technicznym — mjr. Tarnowski Władysław, a kierownikiem warsztatów technicznych — kpt. mar. Wajs Tadeusz.

W skład Batalionu wchodziły 3 kompanie i pluton administracyjno-gospodarczy.

Pierwszą komp. (pokładową) dowodził kpt. Gładkich Wasyl, szefem kompanii był st. bosman Stefański; drugą kompanią (techniczną) dowodził por. mar. Iwankiewicz Marian, szefem kompanii był st. bosman Stankowski Stefan; trzecią kompanią (desantową) dowodził por. Jareczek Eugeniusz, szefem kompanii był st. bosman Sosnowski Czesław. Plutonem administracyjno-gospodarczym dowodził ppor. Korab Mieczysław, szefem był st. bosman Kuzemko Jan.

W tym składzie Morski Batalion już w Lublinie przystąpił do szkolenia marynarzy w wiedzy okrętowej, sygnalizacji, musztrze i wiedzy technicznej.

Specjalnie dobrymi wynikami wyróżniła się kompania techniczna, która zdobyła rysunki techniczne niektórych urządzeń okrętowych i schemat okrętu podwodnego, oraz prowadziła na wysokim poziomie wykłady uzupełniane praktyką w maszynowniach lubelskich fabryk i elektrowni. W wyszkoleniu bojowym i musztrze przodowała kompania desantowa.

Również w Lublinie st. bosman Wiśniewski zaczął organizować orkiestrę.

Batalion umundurowany był w polowe sorty Wojska Polskiego i tylko bosman Golinowski, który przechował przez cały okres okupacji mundur marynarski ze wstążką na czapce z napisem ORP. „Dwernicki", w czasie uroczystości występował w prawdziwym marynarskim mundurze. Z żołnierską i marynarską piosenką na ustach maszerowały po Lublinie kompanie Batalionu Morskiego budząc sensację i sympatię, i rozpoczynając swoją drogę od Bystrzycy do Bałtyku.

Szeregi Morskiego Batalionu stale się powiększały i już w Lublinie przybywali do niego oficerowie oswobodzeni z niemieckiej niewoli. Jako pierwszy przybył kpt. Braniecki Zbigniew. W ciągu kilku tygodni Batalion liczył ponad 200 marynarzy.

W początkach lutego 1945 roku z Rozkazu Naczelnego Dowódcy W. P. Batalion zmienił miejsce postoju i przeniósł się do Włocławka, gdzie zajął koszary byłego 14 pp. W drodze do Włocławka Batalion przemaszerował przez Pragę, witany entuzjastycznie przez ludność wyzwolonej Stolicy.

We Włocławku rozpoczęła się dalsza praca nad szkoleniem marynarzy. Już mieliśmy do dyspozycji zamiast Bystrzycy — Wisłę i przygotowywaliśmy się do wiosłowania na łodziach morskich, których kilka zostało po okupancie; brakowało wioseł, ale te we własnym zakresie zaczęliśmy dorabiać.

Z Włocławka kilkakrotnie Batalion wyprawiał się w okoliczne lasy, gdzie likwidował ukrywające się tam oddziały niemieckie.

W dniu 25 lutego jedna kompania Batalionu (który otrzymał już mundury marynarskie), brała udział w defiladzie na Pradze przed Prezydentem Kraj. Rady Narod. i Naczelnym Dowódcą Wojska Polskiego. Obok żołnierzy Odrodzonego Wojska Polskiego defilowali marynarze wśród oklasków, okrzyków i powszechnego entuzjazmu. Przyznać trzeba, że entuzjazm, z jakim ludność Stolicy witała żołnierzy i marynarzy, głęboko wrył się w naszej pamięci i sercach.

Bohaterski i druzgocący hitlerowską potęgę marsz na Zachód trwał.

Wiedzieliśmy, że i my lada dzień staniemy nad Bałtykiem, by objąć tam służbę, do której się przygotowywaliśmy. Pobyt w spokojnym, niezniszczonym przez wojnę Włocławku doskonale został wykorzystany do podniesienia pod każdym względem Morskiego Batalionu i kiedy w dniu 1 kwietnia 1945 roku otrzymaliśmy rozkaz wyruszenia do Gdańska i Gdyni, w Batalionie zapanowała nieopisana radość.

Na odprawie dowódca Batalionu zarządził: Batalion ładuje się do oczekujących samochodów i natychmiast wyruszy do Gdańska, skąd niezwłocznie wysyła oddział detaszowany do Gdyni; we Włocławku pozostaje niewielki oddział dla zlikwidowania spraw gospodarczych. Zarówno w Gdańsku, jak i Gdyni, Batalion obsadza i zabezpiecza najważniejsze obiekty.

W dniu 3. IV. 1945 roku, o świcie, Batalion dotarł do Gdańska. Wróg był jeszcze na Westerplatte i na prawym brzegu Wisły. Batalion został zakwaterowany na Stoczni Nr. 2 (dawniej Schichau) i przystąpił do wykonywania zadań. Wystawił warty w Stoczni Nr. 1 i 2, w fabryce wagonów i na nadbrzeżach portu. W nocy z dnia 6 na 7 kwietnia kompania desantowa por. Jareczka miała wziąć udział w szturmie na Westerplatte, jednak zanim weszła do linii — Niemcy skapitulowali.

Po zlikwidowaniu wroga za Wisłą, Morski Batalion urządził sobie bazę morską w Wisłoujściu.

Oddział detaszowany Morskiego Batalionu w dniu 3 kwietnia w godzinach rannych przybył do Gdyni i został zakwaterowany przy ul. Świętojańskiej Nr. 18. Wróg był jeszcze na Oksywiu i Helu, a po Zatoce Gdańskiej krążyło się jeszcze kilkanaście niemieckich okrętów wojennych z krążownikiem „Leipzig" na czele. Lotnictwo radzieckie atakowało niemieckie zgrupowania na Oksywiu, gdzie Niemcy bronili się zajadle. W dniu 5 kwietnia od strony Dębogórza i Kossakowa zostało zdobyte Oksywie przez oddziały Armii Radzieckiej, przy chlubnym współudziale oddziałów Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte. Ludność Oksywia gorąco witała swych wybawców, a gdy wkrótce potem zjawili się od strony Gdyni marynarze — dawały się słyszeć wołania: „Jezus Maria, polscy marynarze! Skąd wyście się tu wzięli?" „My już od Lublina do was idziemy" — padała odpowiedź.

Ze wzruszeniem wkraczali na Oksywie marynarze Morskiego Batalionu i ci, którzy byli jego obrońcami w 1939 roku, i ci młodzi ochotnicy, którzy oglądali je po raz pierwszy.

Marynarzom tego oddziału przypadł też w udziale zaszczyt podniesienia Polskiej Bandery Wojennej na ORP „Korsarz" i odbycia pierwszych po sześciu latach rejsów (do Gdańska i na Hel) na własnych wodach i pod Polską Banderą.

W końcu kwietnia 1945 roku Morski Batalion przeniósł się do koszar w Nowym Porcie, gdzie został później przemianowany na 1 Morski Pułk.

Z Morskiego Batalionu, sformowanego w Lublinie, powstała Kadra Marynarki Wojennej, pierwszy powojenny kurs Szkoły Specjalistów Morskich, Oddział Okrętów Pomocniczych i Przystani, oraz po uzupełnieniu oficerami i szeregowymi — Dowództwo Głównego Portu Mar. Woj.

W ten sposób, powołany do życia rozkazem Naczelnego Dowódcy W. P. Morski Batalion, organizował się i szkolił w Lublinie i we Włocławku i potężniał, jak Wisła w miarę zbliżania się do Bałtyku, aby nad nim dać początek Odrodzonej Marynarce Wojennej, otwierającej nową kartę w dziejach Polski, szeroko opartej o Bałtyk.

Radziecka flota podwodna

w drugiej wojnie światowej

II. (dokończenie)

Na obszarze całej zatoki Fińskiej, nieprzyjaciel przeprowadzał stałe patrolowania przy pomocy wywiadu lotniczego i okrętów, zaopatrzonych w przyrządy hydroakustyczne. Okręty podwodne zmuszone były przebywać całą zatokę pod wodą. Naładowanie baterii akumulatorowych odbywało się dorywczo, gdy w pobliżu nie zaobserwowano okrętów i samolotów przeciwnika. Bywały wypadki, kiedy okręty podwodne po zużyciu całego zapasu energii elektrycznej nie mogły z powodu obecności okrętów nieprzyjacielskich wypłynąć na powierzchnię celem naładowania akumulatorów.

Lecz i pod wodą nie czuły się okręty podwodne całkowicie bezpieczne. Niemcy postawili na całym obszarze zatoki wielką ilość min i sieci, przeciwko okrętom podwodnym, oraz stworzyli olbrzymią zaporę minową w poprzek zatoki Fińskiej.

Nie znalazłby się ani jeden radziecki okręt podwodny, który by nie był przynajmniej parę razy atakowany na tej trasie przez okręty i samoloty nieprzyjacielskie, przy pomocy bomb głębinowych.

Na wiosnę 1942 roku, Niemcy, będąc całkowicie przekonani o niemożności opuszczenia przez radzieckie okręty podwodne zatoki Fińskiej i wyjścia ich na morze Bałtyckie, zaczęli pływać bez ochrony i zaciemniania świateł. Pierwsze wypadki zatopienia przez okręty podwodne nieprzyjacielskich statków, były objaśniane wpadnięciem ich na minę. Jednak wkrótce zorientowawszy się co do przyczyny strat, Niemcy zaczęli pośpiesznie organizować silną ochronę przed okrętami podwodnymi.

* * *

Warunki, w jakich działały radzieckie okręty podwodne na morzu Czarnym, były pod wieloma względami podobne do warunków na morzu Bałtyckim. W północno-zachodnim kącie morza Czarnego, okręty podwodne operowały na niewygodnych do działań, płytkich wodach. Prześladowane przez nieprzyjacielskie okręty, pozbawione były możności manewrowania i kładły się na dno, gdyż podczas pływania na płytkich wodach, za okrętem podwodnym pozostawał doskonale widoczny na powierzchni morza ślad, utworzony przez muł, podniesiony śrubą okrętową z dna morskiego.



Wielkie niebezpieczeństwo przedstawiały pola minowe, przy pomocy których nieprzyjaciel zabezpieczał swoje linie dowozowe. Pola te stawały się szczególnie niebezpieczne w jesieni. Często panujące wtedy sztormy i zła widzialność nie pozwalały na dokładne określenie przez okręty podwodne miejsca pobytu i mogły one łatwo znaleść się wśród nieprzyjacielskich pól minowych.

Położenie skomplikowało się znacznie, gdy flota czarnomorska zmuszona została do przebazowania się do portów kaukaskich. Zwiększyło to parokrotnie odległość z baz — do miejsca operowania okrętów podwodnych.

Pomiędzy półwyspem Krymskim a wybrzeżem Anatolijskim, stale patrolowały liczne nieprzyjacielskie jednostki strażnicze. Kutry trałowe i torpedowe polowały na okręty podwodne a lotnictwo morskie dokonywało stałych wywiadów. Wszystkie te środki nie powstrzymywały okrętów radzieckich od przenikania do zachodnich części morza Czarnego.

Z podanego tu krótkiego przeglądu, można osądzić, w jak wyjątkowo trudnych i skomplikowanych warunkach zmuszona była działać radziecka flota podwodna. Charakterystycznym jest, że podczas gdy Niemcy intensywnie wykorzystywali swoją flotę podwodną na Oceanie Atlantyckim, działalność jej na radzieckich, morskich teatrach wojennych była bardzo nieznaczna. Wystarczy podać, że na niemiecką flotę podwodną przypada zaledwie 5% zatopionego tonażu radzieckiego.

W ciągu wojny, radzieckie okręty podwodne prowadziły nieprzerwaną walkę z żeglugą zaopatrzeniową nieprzyjaciela. Przez cały ten okres istniała ścisła współpraca między flotą podwodną a lotnictwem. Samoloty wyszukiwały cele dla okrętów podwodnych na morzu. Jako przykład takiej pracy może służyć następujący wypadek: radziecki samolot wywiadowczy wykrył kilka nieprzyjacielskich transportowców, płynących pod bardzo silną ochroną na południe. Komunikat o tym przejęły dwa radzieckie okręty podwodne. Dowódcy okrętów skierowali je natychmiast na drogę konwoju, z powodzeniem atakując go i zatapiając po jednym transportowcu. Wkrótce, konwój został ponownie zaatakowany przez samoloty radzieckie, którym udało się zatopić jeszcze parę pozostających w tyle statków. Okazało się potem, że zatopione transportowce przewoziły oddziały wojsk, przeznaczonych dla wzmocnienia niemieckiego zgrupowania w rejonie Petsamo.

Takie współdziałania między okrętami podwodnymi i lotnictwem, szczególnie często stosowane były w końcowym okresie wojny i można je uważać za najbardziej owocną formę wykorzystania okrętów podwodnych.

Radzieckie okręty podwodne, niejednokrotnie przenikały w głąb silnie strzeżonych portów nieprzyjacielskich. Na przykład w pierwszych dniach wojny jeden z radzieckich okrętów podwodnych wdarł się do norweskiego portu Vardoe, a innym parokrotnie udało się przeniknąć w głąb fiordu Petsamo tak, że Niemcy ograniczyli znacznie żeglugę do tego portu.

Skuteczna działalność radzieckiej floty podwodnej, zmusiła nieprzyjaciela do zastosowania szeregu dodatkowych środków

obronnych, a nieprzyjacielskie transportowce odważały się odtąd płynąć tylko porą nocną, w silnie strzeżonym konwoju.

Flota radziecka unowocześniając stale metody ataku torpedowego, osiągnęła bardzo dobre rezultaty trafień. Podczas gdy Niemcy uważali 50% trafień za doskonały rezultat, niektóre dywizjony radzieckich okrętów podwodnych osiągały około 100% trafień. Warto przytoczyć, że w czasie pierwszej wojny światowej, rosyjska flota podwodna osiągała przeciętnie tylko 12,5% trafień.

Przenikanie okrętów podwodnych w głąb rejonu, strzeżonego przez nieprzyjaciela i prowadzenie stałego nadzoru nad liniami dowozowymi wroga, stworzyło możliwość wykorzystania tych jednostek dla stawiania min. Na tym polu, radzieckie okręty podwodne wykazały żywą działalność, postawiwszy olbrzymią ilość min, na wszystkich morskich teatrach wojennych, dzięki czemu zostały zatopione dziesiątki nieprzyjacielskich statków.

Minowanie danej linii dowozowej, poprzedzały długotrwałe obserwacje, mające na celu wyszukanie na niej najbardziej czułych dla nieprzyjaciela miejsc. Po zakończeniu stawiania min, okręty podwodne pozostawały jeszcze w tym rejonie, w celu śledzenia rezultatów akcji a w wypadku zachodzącej potrzeby, zatapiały uszkodzone przez miny statki, ponownie minowały obszary świeżo przetrałowane i t. p.

Niebezpieczeństwo grożące ze strony pól minowych zmusiło Niemców do systematycznego trałowania używanych przez siebie linii, co wymagało ogromnego napięcia sił i ograniczało żeglugę nieprzyjacielską.

Radzieckie okręty podwodne współdziałały z Armią Radziecką, nie tylko przez zatapianie nieprzyjacielskich transportowców, przewożących oddziały wojska, uzbrojenie, materiały pędne itp. ale niekiedy występowały bezpośrednio przeciwko nadmorskim oddziałom nieprzyjacielskim lub utrzymywały łączność z grupami wojsk radzieckich, izolowanych od głównych sił Armii Radzieckiej.

W szeregu wypadków, okręty podwodne używane były do ostrzeliwania obiektów nieprzyjacielskich na wybrzeżu, w wypadku, gdy do akcji tej nie mogły być użyte jednostki nadwodne.

Specjalnie interesująca jest działalność radzieckich okrętów podwodnych, skierowana przeciwko lądowym liniom komunikacyjnym Niemców na półwyspie Krymskim. Szosa, ciągnąca się wzdłuż południowego wybrzeża Krymu, jest dobrze widoczna od strony morza. Niemcy używali jej do transportu swoich wojsk, kierowanych na różne odcinki frontu. Radzieckie okręty podwodne wykorzystując okoliczność, że wybrzeże Krymskie posiada znaczną głębokość, podpływały pod sam brzeg śledząc za pomocą peryskopu ruch na szosie. Zaobserwowawszy ożywiony ruch na niej, lub nagromadzenie się pojazdów w jednym miejscu, okręty szybko wypływały na powierzchnię i otwierały ogień na nieprzyjaciela, który całkowicie zaskoczony nie miał możności ukrycia się w terenie i ponosił znaczne straty.



Wybitni dowódcy radzieccy, którzy w czasie minionych wyborów w ZSRR. kandydowali do Najwyższej Rady.

Z lewej: marszałek lotnictwa Gołowanow, gen. płk. Gusiew i admirał floty Kuźniecow.

Ta taktyka, stosowana przez radzieckie okręty podwodne, tak dokuczyła Niemcom, że ściągnęli oni z frontu znaczną ilość artylerii, rozmieszczając ją wzdłuż wybrzeża.

Radzieckie okręty podwodne, używane były także, jako środek transportowy. W okresie oblężenia Sewastopola, utrzymanie łączności z miastem, za pomocą okrętów podwodnych, było bardzo utrudnione, dzięki użyciu przez Niemców na tym odcinku frontu, znacznych sił lotniczych, oraz skierowania tu licznych, lekkich jednostek morskich. Także pola minowe postawione przez wroga na przedpolach portu, przedstawiały groźne niebezpieczeństwo.

Załadowanie okrętów podwodnych odbywało się w portach kaukaskich. Zabierały one w miejsce torped — amunicję, benzynę dla samolotów, medykamenty dla szpitali, ekstrakty żywnościowe i inny cenny ładunek. Aby zwiększyć ładowność okrętu i zmniejszyć jego obciążenie, a także w celu zaoszczędzenia tlenu, (okręty większą część drogi płynęły pod wodą) część załogi pozostawała na lądzie.

Po osiągnięciu Sewastopola, okrętom podwodnym zagrażało w dalszym ciągu niebezpieczeństwo zatopienia przez nieprzyjacielskie samoloty i artylerię, dlatego też, w ciągu dnia pozostawały one pod wodą, leżąc na dnie zatoki i wypływały na powierzchnię, aby wyładować ładunek tylko z nastaniem ciemności. W powrotną drogę okręty podwodne zabierały rannych, chorych, ewakuowane z miasta kobiety z dziećmi a także specjalnie cenny ładunek.

W ciągu całego okresu oblężenia Sewastopola, okręty podwodne, po przezwyciężeniu wszystkich trudności, dostarczyły miastu przeszło cztery tysiące ton cennego ładunku i ewakuowały z niego około 1500 osób.

Przytoczone wyżej fakty świadczą o tym, w jak ciężkich i skomplikowanych warunkach zmuszona była działać radziecka flota podwodna w okresie ostatniej wojny.

Na konto jej przypada parę setek zatopionych nieprzyjacielskich statków o tonażu przeszło milion ton.

(Na podst. źródeł radzieckich oprac.
B. Kuźmiński).

Treść POPRZEDNIEGO NUMERU (15) „Marynarza Polskiego"

W pamiętne dni kołobrzeskiego szturmu. — Walki I Brygady Panc. im. Bohaterów Westerplatte o wyzwolenie Gdyni i Gdańska. — Reportaż z Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. — Flota norweska w czasie wojny i dziś. — Miny i sposoby ich niszczenia. — Konwój. — Radzieckie okręty podwodne w czasie minionej wojny. — Kącik historyczny: Bitwa pod Trafalgarem. — Tajfun nad Okinawą. — Alain Gerbault — samotny żeglarz. — Łowcy wielorybów. — Wśród książek: „Saga o Jarlu Broniszu. — Ustrój Państw. Szkół Morskich w Gdyni i Szczecinie. — Okręty jutra. — Co piszą inni. — Morska kronika zagraniczna. — Czy wiecie że... — 2 tygodnie na Wybrzeżu. — Na wesołej fali. — Szachy.

Objętość: 28 str. Cena zł. 15.—

Poprzednie numery nabyć można pocztą po nadesłaniu zamówienia p/a adm., Gdynia, Św. Piotra 12

Wobec zwiększenia kosztów wydawniczych, z bieżącym numerem

cena pojedyńczego egzemplarza „MARYNARZA POLSKIEGO"

wynosi **20 zł.-**

PRENUMERATA z doręczeniem do domu

kwartalna: zł. 100.—
półroczna: zł. 180.—

Prenumeraty już wpłacone będą honorowane do następnej wpłaty.

KĄCIK HISTORYCZNY

V. BITWA POD SKAGERRAKIEM

Jeśli bitwę pod Lepanto można nazwać ostatnią bitwą morską starożytności, to bitwę pod Skagerrakiem należy ochrzcić mianem ostatniej wielkiej bitwy morskiej czasów nowożytnych, a może nawet jednej z ostatnich wielkich bitew morskich świata w ogóle.

Rozwój techniki po bitwie pod Trafalgarem był tak szybki, że gdy w sto jedenaście lat po zwycięstwie Nelsona Anglia znowu stanęła do ciężkiej walki o swe imperium morskie (tym razem z Niemcami), okręty żaglowe, którymi dowodził jej największy admirał, stały się już niemal zabytkiem muzealnym, a miejsce ich zajęły pancerniki, krążowniki i okręty podwodne. Bitwa pod Skagerrakiem zostanie, zdaje się, klasycznym przykładem wielkiej bitwy morskiej, z udziałem opancerzonych i ciężko uzbrojonych okrętów parowych. Dalszy rozwój techniki sprawia, że jeśli Organizacja Narodów Zjednoczonych okaże się córką Ligi Narodów, i nie spełni poważnych zadań przed nią stojących, jeśli znów kiedyś dojdzie do wojny, będzie ona mieć charakter raczej „powietrzny". Morze przestanie być przeszkodą na drodze śmiercionośnych pocisków, a utrzymywanie olbrzymich flot morskich, złożonych z dotychczas używanych jednostek jak pancerniki, krążowniki, torpedowce, okręty podwodne, przestanie się opłacać, gdyż nie od nich zależeć będzie los wojny, a zabezpieczenie konwojów będzie można zapewnić przy pomocy samolotów, radaru i innych urządzeń technicznych. Już ostatnia wojna wykazała olbrzymie znaczenie samolotów w walkach morskich, w wyszukiwaniu, zwalczaniu i ściganiu nieprzyjaciela pływającego.

Bitwa pod Skagerrakiem zasługuje zupełnie na nazwę bitwy morskiej, gdyż była prowadzona od początku do końca jedynie przez jednostki morskie. Po stronie angielskiej wzięło w niej udział 28 okrętów liniowych, 17 krążowników, 26 lekkich krążowników i 79 torpedowców, po stronie niemieckiej: 16 okrętów liniowych, 22 krążowników i 61 torpedowców.

Bitwę rozpoczęła w dniu 31 maja 1916 roku walka, stoczona przez formacje przednie pod dowództwem viceadmirałów Beatty i Hippera. Wkrótce potem starły się główne siły przeciwników: Grand Fleet pod dowództwem admirała John'a Jellicoe (na okręcie flagowym „Iron Duke", o którym pisał niedawno „Marynarz Polski"), oraz Hochseeflotte, dowodzona przez admirała von Scheera. Walkę sprowokowali Niemcy ze względu na ogólną sytucję wojenną. Anglicy na koncentrację floty niemieckiej w Wilhelmshaven i innych portach zachodnio - niemieckich odpowiedzieli wypłynięciem z baz na wody Skagerraku, przyjmując w ten sposób wyzwanie. Od wyniku starcia w znacznym stopniu zależał dalszy przebieg wojny.

Bitwa trwała dwa dni i różniła się tym od poprzednich wielkich bitew morskich, że poszczególne operacje odbywały się przy bardzo silnym wkładzie ognia artyleryjskiego a nie pozostawały pod wpływem wiatru i jego siły, w przeciwieństwie do bitew toczonych przez żaglowce, których zdolność manewrowania zależała od warunków atmosferycznych. W bitwie pod Skagerrakiem decydowała więc siła i celność ognia, umiejętne pokierowanie nim, przede wszystkim zaś, zdolność skoordynowania operacji zaczepnych dziesiątków jednostek bojowych na rozległej przestrzeni placu boju.

Walka przerwana została przez Niemców, którzy w końcu zaczęli wycofywać się do swoich portów. Pościg angielski nie dał jednak pozytywnych wyników i nie wyrównał strat, które były większe po stronie angielskiej. Grand Fleet straciła w bitwie pod Skagerrakiem 6 okrętów bojowych („Queen Mary", „Indefatigable", „Invincible", „Defence", „Warrior" i „Black Prince"), oraz 8 torpedowców. Niemców kosztowała ona 2 okręty bojowe („Lützow" i „Pommern"), 4 lekkie krążowniki i 5 torpedowców. Angielskie straty były również poważne, jeśli porównamy zatopiony tonaż (115.025 : 61.180 BRT). Dało to Niemcom pozory sukcesu. Propaganda ich lansowała uparcie twierdzenie o niemieckim zwycięstwie pod Skagerrakiem, nie umiała jednak przekonywująco wykazać, dlaczego admiralicja niemiecka po tej „porażce" Anglików ograniczała się aż do roku 1918 jedynie do operacji okrętów podwodnych i rejsów korsarskich poszczególnych jednostek bojowych. Główne siły floty niemieckiej po swym „zwycięstwie" pod Skagerrakiem nie odważyły się już do końca wojny wychylić nosa poza falochrony portów.

Bitwa pod Skagerrakiem stanowi w historii Anglii zamknięcie okresu potęgi na morzach całego świata, otwartego zwycięstwem pod Trafalgarem. Zakończyła się wprawdzie zwycięstwem, lecz przyszło ono Anglikom bardzo ciężko, stanowiąc dla bystrego obserwatora dowód, że zmierzch angielskiego imperium morskiego jest już bliski.

Dla nas jest ona przede wszystkim ciekawym przykładem walki wielkiej ilości potężnie uzbrojonych parowców morskich, jakie nie widziały dotychczas poprzednie wieki i jakie zapewne już nie ujrzą. Byłoby lepiej, gdyby świat zawdzięczał to powszechnej woli trwałego pokoju, nie zaś zastąpieniu pancerników przez bombę atomową czy rakiety odrzutowe.

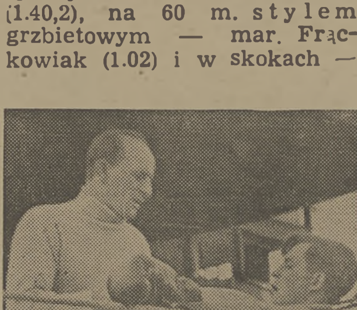
Edward Martuszewski.

Wiadomości sportowe

JESZCZE O MISTRZOSTWACH ZIMOWYCH

Rozegrane w ostatnich tygodniach Mistrzostwa Zimowe przyniosły wiele dobrych rezultatów sportowych. Liczny udział zawodników i dobre, jak na pierwszy sezon wyniki, bez wątpienia przyczynią się do dalszego podniesienia poziomu sportu marynarskiego. Najciekawiej wyglądały rozgrywki o tytuły mistrzowskie w boksie. Przy licznej obsadzie poszczególnych wag, ostatecznie tytuły zimowych mistrzów zdobyli: w muszej — mar. Korb, w koguciej — mar. Jordan, w piórkowej — mar. Mleczko, w lekkiej — mar. Rudnicki, w półśredniej — mar. Zawadzki, w średniej — mar. Peja i w półciężkiej — mar. Szczerbicki. Znamiennym i pocieszającym jest fakt, że wszyscy ci zawodnicy są młodzi i jeszcze przed rokiem nie mieli pojęcia o boksie, dziś wielu z nich posiada poważne zaawansowanie techniczne. Starzy mistrzowie WP nie startowali, przygotowując się do bliskich zawodów międzyklubowych.

W zawodach pływackich, które zostały rozegrane w basenie PSM pierwsze miejsce zdobyli: na 100 m. stylem dowolnym — mar. Krubielka (1.24,1), na 100 m. stylem klasycznym — mar. Kłosowski (1.40,2), na 60 m. stylem grzbietowym — mar. Frąckowiak (1.02) i w skokach — mar. Krubielka. Poza konkurencją wystąpił mistrz WP w skokach do wody, mar. Tomaszewski, pokazując kilka pięknych skoków. W ogólnej punktacji pierwsze miejsca zajęła Szkoła Specjalistów Morskich z 30 pkt., przed Oficerską Szkołą Mar. Woj. (23 pkt.) i Głównym Portem Mar. Woj. — (14 pkt.).



Jeden z mistrzów pięściarskich Wojska Polskiego — bosmat Iwański (KSMW. „Flota")

MARYNARZE NOKAUTUJĄ 6 k. o. w jednym spotkaniu!

W spotkaniu z KS „Mewa" z Gdańska, Klub Sportowy Mar. Woj. „Flota" uzyskał wysokie zwycięstwo i swoisty rekord, wygrywając 6 walk przez k. o., w dodatku 5 z nich już w pierwszej rundzie, co jest chyba jedynym tego rodzaju rekordem na przestrzeni całego polskiego pięściarstwa. Jedynie w muszej, marynarz przegrał na punkty, w wadze ciężkiej walki nie rozegrano, gdyż przeciwko mistrzowi WP, matowi Koralewskiemu, nie wystawiono przeciwnika. Ogólny wynik brzmi 12:2 na korzyść „Floty". Skład marynarzy przedstawiał się następująco, — od muszej do półciężkiej: mar. Korb, bsmt. Iwański — mistrz WP, mar. Mleczko, mar. Buzowski — mistrz WP, mar. Rudnicki, mar. Bednarz i mar. Palusiak. Większość z nich to zawodnicy nowi, dobrze zapowiadający się. Mar. Rudnicki i mar. Palusiak — mogą stać się wkrótce znani w kraju, zwłaszcza jeśli wystąpią w niższych kategoriach.

Mistrz WP., marynarz Lik zdobywa decydujące punkty dla MKS — Gdynia.

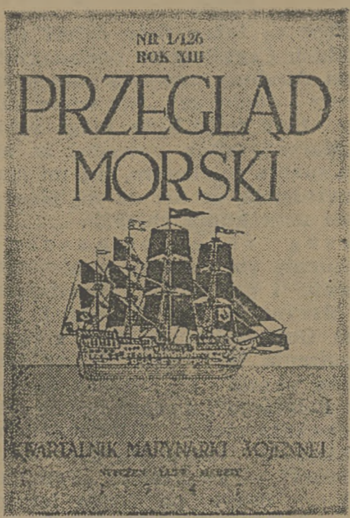
Mistrz WP. mar. Lik, otrzymał zezwolenie na występowanie w barwach swego macierzystego klubu MKS, aż do rozegrania drużynowych mistrzostw Polski. Mar. Lik w pierwszym spotkaniu Grochów — MKS już w pierwszej rundzie znokautował Burchackiego występując w wadze ciężkiej, a w spotkaniu rewanżowym, po szalonym finiszu, zremisował z Archackim w Warszawie, zdobywając decydujący punkt w wadze ciężkiej dla swej drużyny.

„Flota" staje do piłkarskich mistrzostw Wybrzeża.

W najbliższych dniach KSMW „Flota" rozpoczyna sezon letni w rozgrywkach o mistrzostwo A-klasy okręgu gdańskiego. Marynarze przystępują już do treningów.

Jot-wu.

Wśród książek i czasopism



Za witrynami poważniejszych księgarni większych miast Polski pojawiły się nieliczne egzemplarze pierwszego (1/126) numeru „Przeglądu Morskiego", wznowionego po siedmioletniej przerwie.

Zapewne nie brak materiału, niezawodnie aż nazbyt obfitego, po bogatych doświadczeniach minionej zawieruchy powoduje, że wychodzić ma on w roku 1947 jako kwartalnik.

Krótki artykuł wstępny pióra Dowódcy Marynarki, przejrzysty i jędrny, rzeczywiście rozjaśnia zamglone horyzonty naszej myśli wojenno-morskiej. Po owym „San Domingo floty polskiej", — smutnym epilogu naszej krwawej gościny na oceanach, musimy tworzyć nową realną rzeczywistość morską od podstaw.

Za podstawowy artykuł kwartalnika należy bezapelacyjnie uznać pierwszą część rozpoczętego cyklu sprawozdań z walk na Wybrzeżu w roku 1939. Jest to pierwsza publikacja tego tematu, postawiona na źródłowym, właściwym poziomie.

Dobrze i trafnie zestawione są dwa artykuły przeciwstawne, jaskrawo obrazujące różnicę podejścia do zagadnień wojenno - morskich z krańcowych i autorytatywnych punktów widzenia. Pierwszy — to bliższy nam światopogląd ukształtowany strukturą mórz słowiańskich — nazwijmy go dowolnie — kontynentalno - małomorskim, drugi to anglosaski pogląd transoceaniczny. — Admirał Floty Isakow i „Wspólna Inicjatywa".

Dwa wspomniane powyżej artykuły rozdziela bardzo ciekawy, inteligentnie zakreślony i ujęty artykuł p. t. „Przemiany w prowadzeniu wojny morskiej". Smak jego w pełni można by jednak dopiero odczuć, znając pełne artykuły cytowanych urywków z przedwojennych „Przeglądów", oraz mając pewne, choć poglądowe przygotowanie fachowe.

Artykuły techniczne to migawkowy wgląd w nieograniczone w skutkach rewelacyjne możliwości nowej broni morskiej, źródłowy i drobiazgowy opis współczesnego sprzętu desantowego, szereg dalszych ciekawych artykułów jak: opis walk o Okinawę, artykuł o lotnictwie morskim, słownictwie, bojowej wytrzymałości okrętów, morska kronika, wreszcie bardzo słusznie, pożytecznie i celowo zamieszczona lista strat flot „osi", składają się na całość starannie i solidnie opracowanego studwudziestostronnicowego kwartalnika.

Błędy? — oczywiście jest ich kilka, a wspominając o nich bynajmniej nie mamy na myśli różnic zdań, czy poglądów niektórych autorów.

Nie zgadzamy się, że wojska francuskie były armią ewakuowaną z Dunkierki; pancernik kieszonkowy „Graf von Spee" nigdy nie rościł sobie pretensji do tytułu okrętu liniowego, a w tymże samym artykule razi ucho artylerzysty morskiego uszeregowywanie w jednej linii podczas walki artyleryjskiej z wspomnianym „kieszonkowcem", przecież jednak niezgorzej opancerzonym, lekkich krążowników z ciężkim, który wyłącznie był w stanie zadać skuteczne i istotne ciosy pancerzowi korsarza. Podobnie, bardzo utalentowany, pełen najlepszych chęci i zapału lecz dość, nazwijmy to — przypadkowy — marynarz, w świętym, twórczym zapale, zaczął sumować liniowce, niszczyciele i okręty podwodne, koniecznie dążąc do sumy (jeden koń, dwa koziołki, cztery kaczki — razem siedem).

Chociaż więc w fachowym, poważnym piśmie ścisłość obowiązuje — nie bądźmy małostkowi! Z satysfakcją musimy stwierdzić, że „Przegląd" jest periodykiem udanym.

Dostosowując się wyraźnie do zaplanowanego ugruntowania właściwej dla naszych warunków myśli morskiej w oficerskich korpusach kadr zawodowych, bogatą tematyką poruszanych zagadnień, staje się jednocześnie poczytnym, jedynym tego rodzaju pismem publicystycznym w kraju.

Spełniając więc dwie role jednocześnie, podwójnie opłaca się w dążeniu do Polski sytej, szczęśliwej i zasobnej — Polski Morskiej!

Nauta.

WYDAWNICTWA NADESŁANE:

„Naród na bezdrożu" — trzecia książka z cyklu „Świat o Niemczech i Niemcach". Wyd. Zachodnie, Poznań 1947, str. 71.

„Jugoslovenski mornar" Nr. 1, 2 i 3 — miesięcznik mar. woj. Republiki Jugosłowiańskiej.

Z powodu braku miejsca dział „Skrzynka pocztowa" ukaże się w n-rze następnym

CZYTAJCIE, PRENUMERUJCIE i ROZPOWSZECHNIAJCIE PISMA „MARYNARZ POLSKI" i „PRZEGLĄD MORSKI"

TABLICA ZNAKÓW KONWENCJONALNYCH i skrótów, stosowanych na POLSKICH MAPACH MORSKICH

Wydana przez Wydział Hydrograficzny Sztabu Gł. Mar. Woj. i opracowana na podstawie zaleceń Międzyn. Biura Hydrograficznego, podobnych tablic szwedzkich i angielskich, oraz Słownika Morskiego (wyd. W. I. N. W.)

Powyższa tablica i słownictwo, zastosowane w jej układzie, są obowiązujące w Marynarce Wojennej.

Do nabycia w Obserwatorium Morskim, **Gdynia, Waszyngtona 42, I. p., pok. 25.**

Inni piszą:

PROJEKT KANAŁU DUNAJ—ODRA

W numerze 74-ym „Rzeczypospolitej i Dziennika Gospodarczego" czytamy o projekcie budowy kanału Dunaj —Odra. To doniosłe zamierzenie leży w interesach zarówno naszych, jak i Czechosłowacji. Jasnym jest, że sprawa budowy tego kanału wywołała wielkie zainteresowanie w obu krajach.

„Dla Czechosłowacji postulatem zasadniczego znaczenia jest możność wykorzystania Odry dla zaopatrzenia swego przemysłu w surowce, a zwłaszcza w rudę żelazną i złom. Dla Polski sprawa dostępu do Dunaju ma znaczenie, którego dotychczas u nas się nie docenia.

Stąd nasuwa się konieczność budowy kanału Dunaj — Odra, którego projekt od dawna istniał w Niemczech, ale jego realizacja natrafiała na przeszkody przede wszystkim natury politycznej.

Jeśli kanał ten będzie miał poważne znaczenie dla kształtowania się wymiany towarowej między obu sąsiadującymi państwami, to główna jego rola przypadnie jednak obsłudze stosunków handlowych o znacznie szerszym zasięgu. Polegać ona będzie przede wszystkim na udostępnieniu Czechosłowacji połączenia z krajami Północnej Europy i na otwarciu rynków dunajskich, czarnomorskich, lewantyńskich dla Polski".

Przechodząc do szczegółów planu budowy kanału autor artykułu pisze:

„Zgodnie z projektem niemieckim kanał miałby długość dwustu kilkudziesięciu km (istnieje kilka wariantów projektu), przy czym odcinek polski miałby długość około 47 km. Koszty budowy wyniosłyby w przybliżeniu milion zł przedwojennych za każdy km, co przy rozkładzie na kilkuletni okres czasu nie stanowi sumy zawrotnej.

Rzecz jasna, że dodatkowym obciążeniem będzie budowa taboru rzecznego. Brak nam go jednak również na pozostałych drogach wodnych. To też koszty budowy taboru nie obciążają jedynie kanału, ale całość naszego budownictwa wodnego. Będą one musiały być poniesione w każdym razie, jeżeli chcemy rozwijać nasze gospodarstwo społeczne poprzez organizację taniego transportu na tym czy innym szlaku".

Bez wątpienia kanał Dunaj —Odra jest jednym, z żywotnych zagadnień dla obu krajów, zwłaszcza w nowym powojennym układzie, to też należałoby tylko życzyć jak najszybszej jego realizacji.

(j-w)

PIERWSZE „urodziny" „Marynarza Polskiego"



A więc już rok, drodzy Czytelnicy. Nie bez większego wzruszenia rozkładam przed sobą owych piętnaście różnobarwnych numerów naszego pisma i sięgam mimo woli pamięcią wstecz. Do tych dni, kiedy pot kroplisty występował nam na czołach gdyśmy się zabierali do pierwszego numeru. Do tych dni, gdyśmy się zastanawiali, czy pismo się „przyjmie", a po tym napotykali tylekroć na masę trudności technicznych („nawalanie maszyn", chorujących już poważnie „na uwiąd starczy", zajęcie takowych przez pilne roboty państwowe, etc) i przykrości, z powodu popełniania różnych omyłek (zecerskich, korektorskich i redakcyjnych).

To były istne sztormy na naszej pierwszej trasie.

Lecz prawdziwy marynarz nie obawia się sztormów, gdyż wie, że przy odrobinie silnej woli, wytrzymałości ducha i zdyscyplinowanej pracy przetrwa je i nastąpi znów pogoda, umożliwiająca spokojną żeglugę. I właśnie nasz „Marynarz" miał ambicję zostać „prawdziwym marynarzem".

Cóż jednak byłby wart żywot „Marynarza Polskiego" bez pogodniejszych dni! Do nich należy przede wszystkim udział we współpracy szeregu entuzjastów morskich (jak to wyrażają w przemówieniach: krzewicieli i luminarzy idei i myśli morskiej). Do dni tych należy fakt, że spełniła się część naszych życzeń, zawartych we wstępnym artykule pierwszego numeru p. t. „Startujemy". Snuliśmy w nim marzenia, aby pismo nasze stało się cennym, pożytecznym materiałem fachowym i historycznym, aby jednocześnie stanowiło rozrywkę dla Czytelników tak wojskowych jak i cywilnych po trudach dnia codziennego. Życzyliśmy sobie, aby pismo dotarło do tych żołnierzy Wojska Polskiego, którzy w marcu i kwietniu 1945 roku związali się z Bałtykiem ślubem przelanej krwi; do tych wreszcie kolegów — marynarzy, których wojenny sztorm oderwał od polskich wybrzeży i zaniósł na dalekie morza, gdzie okryli chwałą banderę polskiej Marynarki Wojennej.

Dziś, w rok po ukazaniu się pierwszego numeru „M. P.", mamy niezbity dowód, że chociaż częściowo osiągnęliśmy rezultaty na miarę naszych zadań i życzeń.

Prawdziwą satysfakcją (a czasem, przyznaję, i utrapieniem) są dla nas listy od Czytelników. Kontakt ten ma dla nas bodaj tak ważne znaczenie, jak dla okrętu płynącego w nocy, lub błądzącego we mgle, RADAR. Otrzymujemy listy ze wszystkich stron kraju i z różnych stron świata. Piszą do nas wojskowi, piszą uczniowie gimnazjalni, studenci i profesorowie uniwersytetów, piszą chłopcy i dziewczęta z małych wsi i wielkich miast. Listy bywają często zadziwiające. Probierzem zaufania, jakim darzą nas Czytelnicy jest fakt, że w listach poruszane są różne sprawy życiowe, niekoniecznie mające coś wspólnego z morzem, czy Marynarką. Są listy, zawierające zdrową krytykę, są takie, które wyrażają bałwochwalczy wprost zachwyt, są i takie, które... zresztą kilka z nich przytoczę poniżej, nie ujawniając, oczywiście, nazwisk.

Wprawdzie mówią, że marynarz jest „twardy" i nie umie się rozczulać, ale niewątpliwie otrzymamy admiralskie rozgrzeszenie, jeśli przyznamy się, że niektóre z listów, wywołały w nas podobne uczucia. Oto pisze do nas inwalida bez rąk, pisze nogą, o tym, że kompletuje „Marynarza", czytając raz po raz z przejęciem o naszych drogich marynarzach. Strażnik wydm (jak się okazuje i taka funkcja istnieje) w Stilo nadsyła nam pewnego dnia kopertę, zawierającą różnojęzyczne druczki o treści religijnej, wydane przez Tow. Ewangeliczne w Belfast (Irlandia), którą to kopertę znalazł w butelce, wyrzuconej przez fale morskie na brzeg. Pisze do nas niewątpliwie dzielna dziewczyna z Legnicy, a w słowach jej czai się pytanie, które brzmi jak oskarżenie. Oddaję jej głos: „Czemu nie przyjmuje się kobiet do marynarki? Jesteśmy dosyć wysportowane i silne... Jeśli mi pan odmówi pomocy, stracę wiarę w życie i chyba mnie diabli wezmą!" Aha, więc maleńki, moralny szantaż...

Są i inne listy. Jeden z Czytelników zamęcza wprost nas nadsyłaniem różnych projektów i „wynalazków", inny znów pisze, że Niemcy rzekomo wykorzystali opracowane przez niego plany wynalazku „jednoosobowej torpedy". Kłopot, co nie miara: jak tu sprawdzić, czy to rzeczywiście jego wynalazek.

Pisze matka marynarza z ORP. „Orzeł", że syn nie daje znaku życia. Wie, że okręt zatonął, ale może jednak jej jedynak jakimś cudem został przy życiu? I po raz pierwszy „Marynarz Polski", po sprawdzeniu listy poległych marynarzy, z przykrością obwieszcza matce fakt, że nazwisko jego figuruje na tej liście. W odpowiedzi matka prosi chociaż o fotografię — okrętu.

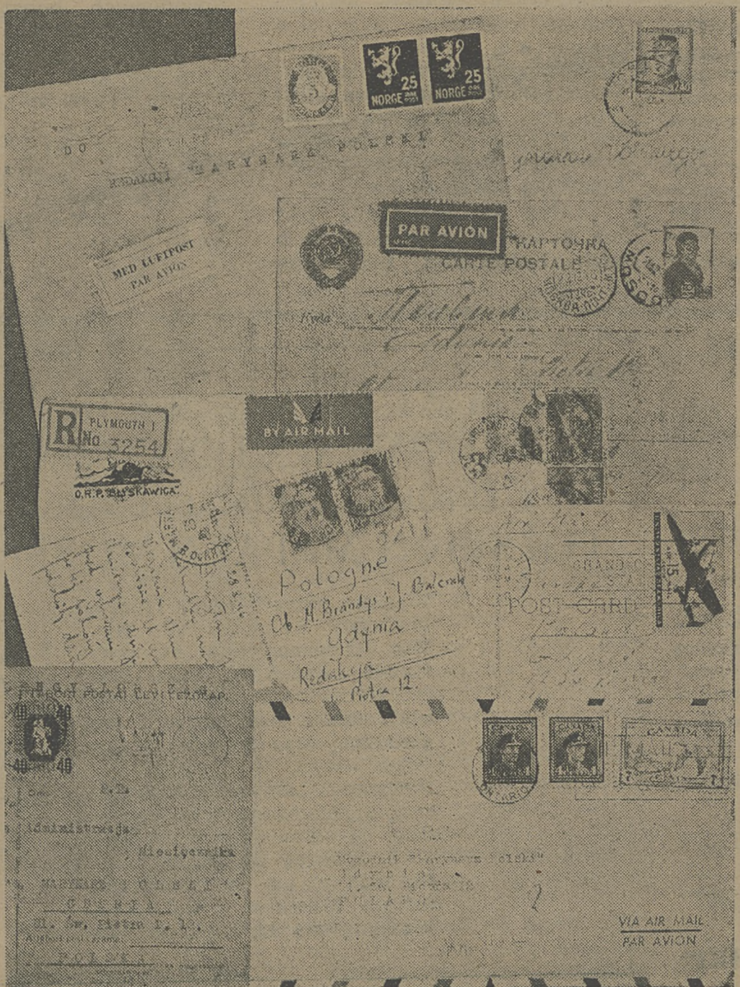
Wzruszające są także listy dzieci (tak jest, bo i takich Czytelników posiadamy!). Malec ze wsi Otrębusy przysyła nam opłatek świąteczny i dopisuje: „Nie wiem, czy na przyszły 1947 rok będę mógł sobie kupować „Marynarza" z powodu, że się nam stodoła spaliła ze zbożem, już mi mamusia zapowiedziała, że nie da mi pieniędzy, bo musi nam kupić chleba".

Pierwszą rocznicę naszego młodego istnienia obchodzimy w atmosferze stabilizacji i pomyślnie rozwijającej się naszej Marynarki, tak Wojennej, jak i Handlowej. Obchodzimy ją wraz z rocznicą oswobodzenia Wybrzeża. Nowy format, w jakim ukazał się bieżący numer „Marynarza Polskiego", niechaj będzie wyrazem dojrzewania pisma. Wkraczamy w drugi rok istnienia, mając już przy boku „starszego brata" — kwartalnik „Przegląd Morski", który odżył po 7-mio letnim przymusowym letargu.

Na tym miejscu pozwalam sobie wyrazić głęboką wdzięczność wszystkim naszym współpracownikom i autorom za rzetelną pracę, a drogim Czytelnikom — za wyrozumiałość w wypadkach różnych niedociągnięć, które będziemy się starali usuwać.

Redaktor.

„Marynarz Polski" przełamał, istniejącą rzekomo „żelazną kurtynę". Z całego świata nadchodzą do redakcji listy. W ciągu roku istnienia pisma otrzymaliśmy pocztę — z Czechosłowacji (3), Węgier (2), Francji (2), Norwegii (1), Danii (1), Jugosławii (1), ze Związku Radzieckiego (3), Szwecji (1), W. Brytanii (3), Kanady (1), U. S. A. (2), wreszcie z Tangeru (1) i Indochin (1).



TROCHĘ STATYSTYKI

W ciągu roku istnienia naszego pisma w

15

numerach

ukazały się prace

54

autorów.

Łącznie 15 nr. zawierało

456

stron druku

707

ilustracyj

Przez ten czas redakcja otrzymała ponad

1.000

listów

Na wesołej fali



POWRÓT DO KRAJU

— To wszystko przywiozłem ci na pamiątkę żoneczko, z kraju, z którego wracam.



BUJAĆ TO MY, A NIE NAS

— ... i wtedy wylądowałem na jakiejś wyspie podbiegunowej. Brak śladów ludzkich na śniegu wskazywał na to, że byłem pierwszym człowiekiem, który tu przybył.

— A widziałeś może w dali pewien czarny punkcik?

— Tak, owszem.

— To byłem ja.



W RESTAURACJI

— Panie kelner, cóż to jest w tym talerzu?

— Zupa.

— Wobec tego nie wiedziałem, że od ośmiu lat pływam po zupie.

SZACHY

(Redaguje: Kpt. H. Malinowski)

TABELA TURNIEJOWA

№	Nazwiska	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Punkty	Nagrody i miejsca
1	Keres	●	½	½	1	1	½	½	½	1	1	1	1	½	1	½	1	½	1	1	0	14	1
2	Bolesławski	½	●	½	½	1	½	½	½	1	½	½	½	1	1	½	1	½	1	½	1	13	2
3	Bondarewski	½	½	●	½	½	½	½	½	1	1	1	½	½	1	½	½	1	½	1	0	12	3—4
4	Smysłow	0	½	½	●	1	½	1	½	1	½	1	½	1	0	1	½	1	½	½	½	12	
5	Tołusz	0	0	½	0	●	½	1	½	1	½	1	½	1	1	½	1	½	½	1	½	11½	5
6	Bronsztajn	½	½	½	½	½	●	0	½	½	1	0	1	½	½	½	½	1	½	1	1	11	6
7	Lilienthal	½	½	½	0	0	1	●	½	1	½	1	½	½	½	½	½	½	½	½	1	10½	7—8
8	Flohr	½	½	½	½	½	½	½	●	½	½	½	1	0	0	½	1	0	1	1	1	10½	
9	Ragozin	0	0	0	0	0	½	0	½	●	½	1	½	½	1	1	1	½	1	1	1	10	9
10	Lewenfisz	0	½	0	½	½	0	½	½	½	●	0	½	½	½	½	1	1	1	1	0	9	10—12
11	Kasparian	0	½	0	0	0	1	0	½	0	1	●	½	0	1	1	½	1	0	1	1	9	
12	Makagonow	0	½	½	½	½	0	½	0	½	½	½	●	½	½	0	1	½	1	½	1	9	
13	Kan	½	0	½	0	0	½	½	1	½	½	1	½	●	0	½	0	1	½	0	½	8	13—15
14	Ufimcew	0	0	0	1	0	½	½	1	0	½	0	½	1	●	½	0	½	½	½	1	8	
15	Judowicz	½	½	½	0	½	½	½	½	0	½	0	1	½	½	●	0	0	½	½	1	8	
16	Ałatorcew	0	0	½	½	0	½	½	0	0	0	½	0	1	1	1	●	1	½	0	½	7½	16
17	Aronin	½	½	0	0	½	0	½	1	½	0	0	½	0	½	1	0	●	½	0	1	7	17—18
18	Goldienow	0	0	½	½	½	½	½	0	0	0	1	0	½	½	½	½	½	●	1	0	7	
19	Dubinin	0	½	0	½	0	0	½	0	0	0	0	½	1	½	½	1	1	0	●	½	6½	19—20
20	Kłaman	1	0	1	½	½	0	0	0	0	1	0	0	½	0	0	½	0	1	½	●	6½	

TURNIEJ O MISTRZOSTWO Z.S.R.R.

zakończył się zwycięstwem P. Keresa. Pierwsze miejsce w turnieju o tak wysokim poziomie jest dla Keresa wielkim sukcesem. W ostatnim przed wojną XII Championacie Keres osiągnął zaledwie 13 miejsce. Ostatnio Keresa wymieniają jako jednego z kandydatów na mistrza świata.

Młody, zdolny Bolesławski zajął drugie miejsce nie przegrywając ani jednej partii. 3—4 miejsca podzielili Smysłow i Bondarewski. Smysłow po dobrym starcie źle finiszował i po przegranej z Keresem nie miał żadnych szans na pierwsze miejsce.

Dla Bondarewskiego 4-te miejsce jest raczej słabym wynikiem gdyż w poprzednich turniejach (XII) miał 1-2 miejsce.

Na wysokim poziomie grali mistrzowie Moskwy i Leningradu.

Mistrz Leningradu Tołusz zajmując 5 miejsce zdobył jeszcze 2 nagrody specjalne za najlepszy finisz, i za najładniejszą partię z Ałatorcewym.

Młody, zdolny mistrz Moskwy Bronsztajn zdobył 2 nagrodę, zajmując miejsce przed takimi mistrzami jak Flohr, Lilienthal i Ragozin. Szczegółowe rezultaty podane są w tabelce turniejowej.

Wieści z kraju

Warszawa: Polski Związek Szachowy organizuje 15 kwietnia w Warszawie pierwszy powojenny międzynarodowy turniej szachowy. Do turnieju zaproszeni są mistrzowie Czechosłowacji, Szwecji, Belgii i ZSRR.

Według ostatnich wiadomości z ramienia ZSRR, w warszawskim turnieju weźmie udział arcymistrz Smysłow.

Gdańsk: 30 marca, w pięknym lokalu Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Radzieckiej rozpoczęły się szachowe rozgrywki o mistrzostwo Gdańska. W turnieju eliminacyjnym bierze udział 20 szachistów.

Rozwiązanie zadania z n-ru 15 „M P."

1. Gb3 — c4!! na wszystkie odpowiedzi, a jest ich aż 11(!) białe matują za trzecim posunięciem. Natomiast nie rozwiązuje zadania **1. Gb3 — d5?** jak podaje ob. Dziewiński gdyż na 1.... Wh5 x c5, 2. Hc6 x d5 nie ma mata z powodu 2..... c7 — c6.

Za najbardziej szczegółowe i precyzyjne rozwiązanie zadania otrzymują nagrody (książkowe) 1) Knop Henryk, 2) Pierzyński Andrzej, kpt. mar., 3) Nowowiejska Irena. (bezpł. prenumerata kwart.)

Dobre rozwiązania nadesłali także:

Jezierski, Podzielny, Wyrwicz, Klimontowicz, Gajewski, Powierża, Szolc, Sawicki, Bielicz, Golebiewski, Kurek, Kujat, Janicki, Kiszakiewicz, Grager, Malarecki, Jabłoński.

Redaktor: kpt. Józef Balcerak

ILUSTROWAŁ: bosm. pchor. S. Sierecki. Fotografie: bosman J. Uklejewski, F. Staszewski, M. Dobrzykowski, British Official, USIS — United States Information Service S.I.B. — Photoservice.

Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej.

Druk i ilustracje wykonano w Zakł.Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.

Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 62 mm 35,— zł. **Cena egzemplarza 20 zł.**



Okręty t. zw. „Centralnej Grupy Próbnych Sił 68" poruszają się wolno wśród lodów Antarktydy. Helikopter (na drugim planie) służy jako platforma obserwacyjna dowódcy Grupy.

CZWARTA WYPRAWA ADMIRAŁA BYRDA NA ANTARKTYDĘ



Pierwsza ofiara ludzkiej ciekawości na Antarktydzie. 500-funtowa foka, upolowana przez członków ekspedycji ma zaszczyt dostać się na okręt flagowy „Mount Olympus".

Z Antarktydy powróciła ekspedycja marynarki amerykańskiej pod dowództwem admirała Richarda Byrda. Tym razem w wyprawie wzięło udział „tylko" 4.000 ludzi, przeważnie naukowców i specjalistów morskich. Celem ekspedycji było wytrenowanie personelu w warunkach lodowych. Po dwóch miesiącach pobytu na Antarktydzie, **odkryto:** góry wyższe od Alp, rozległe zatoki, okolice, pozbawione śniegu i — niezamarznięte jeziora!

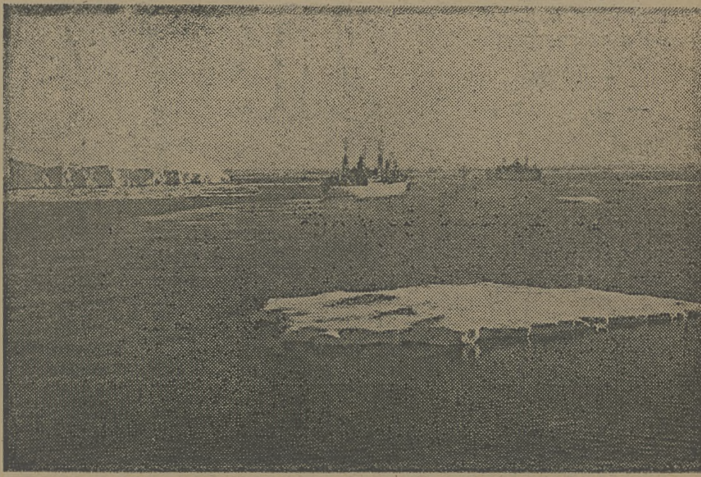
Z punktu widzenia marynarki — jak oświadczył adm. Byrd — dużo większe znaczenie przedstawiają zdobyte doświadczenia i wiadomości techniczne. Co więcej, oświadczył on, że „strefa bezpieczeństwa Stanów Zjednoczonych na najbliższe stulecie leży w okolicach polarnych". Może dlatego tu i ówdzie prasa światowa przebąkuje, że wyprawa Byrda miała tym razem na celu odkrycie i zabezpieczenie złóż uranu na Antarktydzie?

Ważne doświadczenia poczyniono w badaniach nad wytrzymałością okrętów, tak nawodnych jak i podwodnych, na wodach pokrytych lodem, w lądowaniu na lodzie ciężkich samolotów transportowych o podwoziu z kołami, w stosowaniu pojazdów do lądowania marynarki, w badaniu przenikania dźwięków przez warstwy lodu, oraz w badaniu magnetyzmu ziemskiego.

Zdjęcia: U. S. I. S.

A oto ostatni typ kostiumu kąpielowego „à la Antarktyda". Odznacza się on nie tyle swoją lekkością, co specjalnym urządzeniem, ogrzewającym pływaka.





Na czele jednej z grup płynie lodołamacz „Northwind"

Helikopter po dokonaniu lotu obserwacyjnego ląduje na pokładzie lodołamacza „Northwind"

